



ESCOLA NAVAL

talant de biêfaire



Daniel Mango Tchindele

O Exercício da Autoridade do Estado no Mar

Análise do Sistema da Autoridade Marítima de Angola, proposta de criação de um novo Sistema

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha



Alfeite

2019



ESCOLA NAVAL

ta sãnto e bñ-faire



Daniel Mango Tchindele

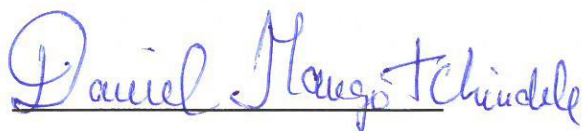
O Exercício da Autoridade do Estado no Mar

Análise do Sistema da Autoridade Marítima de Angola, proposta de criação de um novo Sistema

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha

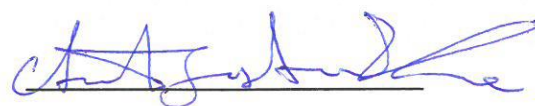
Orientação de: CMG António José Dionísio Varela

O Aluno Mestrando



Daniel Mango Tchindele

O Orientador



António José Dionísio Varela

Alfeite

2019

Epígrafe

“No meio da dificuldade encontra-se a oportunidade”

Albert Einstein

Dedicatória

*Aos meus pais (Abel e Teresa), pela apoio,
força e amor incondicional e os meus irmãos
que sempre transmitiram coragem, carinho
e motivação durante a minha formação
académica.*

Agradecimentos

A conclusão da dissertação de mestrado representa o fim de uma etapa muito importante da minha vida e a dos meus familiares, que só foi possível com a colaboração direta ou indireta de várias pessoas, as quais devo os meus agradecimentos.

Em primeiro lugar agradeço a Deus, que me deu saúde e forças para superar todos os momentos difíceis, e não só, durante os cinco anos do curso, mas também ao longo de toda a minha vida.

Um agradecimento muito especial ao meu orientador, Capitão-de-mar-guerra António José Dionísio Varela, por ter aceitado o convite em orientar-me, pelo apoio, confiança, disponibilidade e preocupação demonstrada ao longo processo de elaboração da dissertação.

Agradeço à Escola Naval e aos meus professores pela disponibilidade, acompanhamento, ensinamentos e conselhos que foram determinantes para a minha formação de Oficial de Marinha.

Aos meus camaradas de curso, a todos os camaradas dos Países de Língua Oficial Portuguesa, aos meus amigos e a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para este resultado.

Finalmente agradecer aos meus pais, irmãos, tios e primos pelo amor incondicional, apoio, coragem, compreensão e confiança demonstrada ao longo destes anos, principalmente nos momentos difíceis, acreditando sempre em mim, sem vocês não teria alcançado este objetivo.

A todos vós, o meu muito obrigado.

Resumo

O Estado marítimo deve, de acordo com o Direito do Mar, administrar e exercer a sua autoridade nos espaços marítimos sob sua soberania e jurisdição e nos navios que arvoram a sua bandeira, de modo a cumprir com as suas responsabilidades e salvaguardar os seus interesses.

O exercício da autoridade do Estado no mar consiste em desenvolver, com base legal e política, a verificação do cumprimento da lei no mar na preservação e proteção do meio ambiente marinho, na salvaguarda da vida humana no mar, na segurança marítima e da navegação, na administração e gestão dos recursos naturais, no cumprimento dos acordos assumidos a nível internacional e na preservação dos seus interesses, incluindo a defesa e segurança do Estado.

Angola é um Estado costeiro com uma vasta costa marítima e grande espaço marítimo sob sua soberania ou jurisdição, rico em termos de recursos naturais como o petróleo e o gás natural e abundância e diversidade de pescado. O mar angolano é uma das principais fontes de desenvolvimento e crescimento da economia do país, contudo, o crescimento de riscos e ameaças ao longo da costa ocidental de África, como as atividades de pirataria e assalto à mão armada no Golfo da Guiné, que põem em causa a autoridade do Estado no mar, é de extrema importância que o Estado angolano tome as providências adequadas no sentido de proteger os seus interesses e reforçar a sua Autoridade nos espaços marítimos.

Neste contexto, esta dissertação tem como principais objetivos analisar a atual situação do exercício da autoridade do Estado angolano no mar, tendo em conta, a regulamentação e o regime jurídico internacional aplicável, as características dos espaços marítimos, as atividades nele desenvolvidas, os principais riscos e ameaças existentes, os compromissos assumidos em acordos e convenções internacionais e os desafios existentes. E por fim, atendendo ao cumprimento da Lei do mar, propor a criação de um Sistema da Autoridade Marítima para Angola, que se enquadre com a realidade marítima atual, com base num conceito lógico de sistema, no seu contexto específico e no seu contexto alargado, tendo em conta as suas interfaces e baseado em funções de

guarda costeira. Este Sistema deve integrar as principais entidades com competências no mar, de modo a haver cooperação entre as entidades na execução das funções de guarda costeira, tendo em vista melhorar o exercício da Autoridade Marítima, reforçando a presença do Estado na proteção do bem comum.

Palavras chaves: Angola, Autoridade Marítima, Mar, Estado costeiro, Soberania e Jurisdição.

Abstract

According with Law of the Sea, the Maritime State should exercise authority in its area of sovereignty and jurisdiction in order to enforce the law and safeguard its and common interests.

The exercise of State authority at sea consists in developing, on a legal basis, the sovereign rights and jurisdiction of the State through law enforcement, the safeguard of human life at sea, the preservation of the natural resources and of the marine environment, the fulfillment of international commitments and defense and security of the State.

Angola is a Coastal State with a large maritime area, rich in natural resources, such as oil and natural gas, abundance and diversity of fish. The Angolan sea is one of the main sources of development and growth of the country's economy, but with the increase in risks and threats to maritime safety in Africa, such as the current situation of piracy in the Gulf of Guinea which conditions the sovereignty and authority of the Angolan State of the sea, it is important that the Angolan State take the necessary measures in these situations.

This dissertation has as main objectives to analyze the current situation of the exercise of the authority of the Angolan State at sea, in according with the regulations and international legal regime of maritime spaces, its maritime spaces and the activities develop in them, main maritime risks and threats, and the responsibilities assumed in international agreements and conventions. And finally, based on the compliance with the law of the sea, propose the creation of a maritime authority system for Angola, according to the logical concept of the system, its context, maritime risks and threats, the State capabilities in resources human and materials, and its interfaces based on coastguard functions. This system should integrate the main entities with competences at sea, so that there is complementarity of functions, to improve the exercise of State authority at the sea.

Keywords: Angola, Maritime Authority Sea, Coast State, Sovereignty and Jurisdiction.

Índice

Epígrafe.....	iii
Dedicatória	v
Agradecimentos	vii
Resumo	ix
Abstract	xi
Índice de Figuras	xix
Índice de Tabelas.....	xxi
Lista de siglas e acrónimos.....	xxiii
Introdução	1
1. Enquadramento.....	1
2. Justificação do Tema	4
3. Objetivo, a problemática e a delimitação da Investigação	6
4. Metodologia da Investigação	8
5. Estrutura da Dissertação	9
1. Contexto Marítimo de Angola.....	11
1.1. Enquadramento histórico	11
1.2. Zonas Marítimas	13
1.2.1. Limites laterais.....	18
1.3. Portos Nacionais	19
1.3.1. Porto de Luanda	21
1.3.2. Porto do Lobito.....	24
1.3.3. Porto do Namibe	25
1.4. Frota Mercante	27

1.5.	Frota de Pesca.....	27
1.6.	Marítimos.....	30
1.7.	Atividades Náuticas de Recreio e de Laser	30
1.8.	Atividades Económicas no Mar.....	31
1.8.1.	A Pesca e a Aquicultura	31
1.8.2.	Exploração dos Hidrocarbonetos	33
1.9.	Principais Convenções Internacionais ratificadas pelo Estado Angolano	35
2.	Regulamentação Internacional dos Espaços Marítimos	37
2.1.	Enquadramento	37
2.2.	Zonas Marítimas sob Jurisdição Nacional do Estado costeiro.....	38
2.2.1.	Águas Interiores.....	39
2.2.2.	Mar Territorial	40
2.2.3.	Zona Contígua.....	41
2.2.4.	Zona Económica Exclusiva	42
2.2.5.	Plataforma Continental	42
2.3.	Zonas Marítimas fora de Jurisdição Nacional do Estado	44
2.3.1.	Alto Mar.....	44
2.3.2.	Área.....	45
2.4.	Uso da Força no Mar.....	45
3.	Entidades Competentes no Exercício da Autoridade do Estado no Mar	49
3.1.	Enquadramento	49
3.2.	Instituto Marítimo e Portuário de Angola	50
3.2.1.	Atribuições do IMPA.....	51
3.3.	Instituto Nacional de Hidrografia e de Sinalização Marítima de Angola.....	52

3.3.1.	Atribuições do IHSMA.....	52
3.4.	Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros	53
3.4.1.	Atribuições do DNPPRP	53
3.5.	Instituto de Desenvolvimento da Pesca Artesanal e da Aquicultura	54
3.5.1.	Atribuições do IPA	55
3.6.	Instituto Nacional de Investigação Pesqueira e Marinha	56
3.6.1.	Atribuições do INIP	56
3.7.	Polícia Fiscal Marítima, Serviço de Investigação Criminal e Serviço de Migração e Estrangeiros	57
3.8.	Marinha de Guerra Angolana	58
3.8.1.	Enquadramento histórico.....	58
3.8.2.	Organização da Marinha de Guerra Angolana	59
3.8.3.	Principais Meios Operacionais da Marinha de Guerra Angolana	62
3.8.4.	Missões da Marinha de Guerra Angolana	63
4.	Análise de Necessidades e Requisitos	65
4.1.	Principais Ameaças no Espaço Marítimo Angolano.....	65
4.2.	Definição do Problema	67
4.3.	Funções de Guarda Costeira	68
4.3.1.	Funções de Guarda Costeira da União Europeia.....	69
4.3.2.	Guarda Costeira dos EUA.....	71
4.3.3.	Guarda Costeira do Reino Unido	72
4.4.	Duplo uso: Marinha e Guarda Costeira	73
4.5.	Busca e Salvamento no Mar	73
4.5.1.	Sistema de Busca e Salvamento Marítimo e Aéreo de Angola	74
4.6.	Sistema Nacional de Vigilância Marítima	75

4.7.	Capacidades do Estado Angolano para o Exercício da Autoridade Marítima .	78
4.8.	Condução de Entrevistas	78
5.	Proposta de criação do Sistema da Autoridade Marítima de Angola	83
5.1.	Sistemas	83
5.1.1.	Conceito de Sistema	84
5.1.2.	Caraterização dos Sistemas	85
5.1.3.	Exemplos de Sistemas	85
5.2.	Enquadramento	86
5.3.	Contexto do Sistema da Autoridade Marítima de Angola.....	87
5.4.	Competências das Entidades do SAMA	92
5.4.1.	Marinha de Guerra Angolana	92
5.4.2.	Instituto Marítimo e Portuário de Angola	94
5.4.3.	Polícia Fiscal Marítima	94
5.4.4.	Serviço de Investigação Criminal	95
5.4.5.	Capitanias dos Portos	95
5.4.6.	Instituto Nacional de Hidrografia e de Sinalização Marítima.....	96
5.4.7.	Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros.....	96
5.4.8.	Serviço Nacional de Fiscalização Ambiental.....	97
5.4.9.	Serviço Nacional das Alfândegas	97
5.4.10.	Serviço de Migração e Estrangeiros.....	98
5.4.11.	Serviço Nacional de Saúde	98
5.5.	Autoridade Marítima Nacional	100
5.6.	Funcionalidade do Sistema: Estudo do cenário de Imigração Ilegal	101
	Conclusão.....	105

Bibliografia.....	111
Glossário	125
Apêndices	127
Apêndice A – Coordenadas geográficas que limite da área SAR de Angola.....	127
Apêndice B – Guião de entrevista ao Dr. Eduardo da Silva Martins	127
Apêndice C – Guião de entrevista ao Eng. José Luís Melo	130
Apêndice D – Guião de entrevista ao Dr. Duarte Lynce da Faria	133
Apêndice E – Guião de entrevista ao representante das Capitanias dos Portos	135
Apêndice F – Guião de entrevista a Dra. Maria de Fátima Grilo	137
Anexos	141
Anexo A - Coordenadas Geográfica das linhas de base da República de Angola.....	141
Anexo B - Coordenadas geográficas dos pontos da plataforma continental de Angola as 200 milhas náuticas	145
Anexo C - Coordenadas geográficas dos pontos para extensão plataforma continental de Angola até as 350 milhas náuticas.....	145
Anexo D - Extensão da plataforma continental de Angola além das 200 milhas náuticas	146
Anexo E - Organograma do Ministério dos Transportes	147
Anexo F – Organigrama do IMPA.....	148
Anexo G - Meios navais deixados pela Marinha Colonial.....	149
Anexo H – Organização Territorial e Administrativa da MGA	150
Anexo I – Região de Busca e Salvamento Marítimo de Angola	150

Índice de Figuras

Figura 1 – Posicionamento e Traçado das linhas de base de Angola	14
Figura 2 – Limites das zonas marítimas do Estado Angolano	15
Figura 3 – Extensão da plataforma continental angolana além das 200 milhas náuticas	17
Figura 4 – Capitania do Porto de Luanda	22
Figura 5 – Porto de Luanda.....	23
Figura 6 – Porto do Lobito	24
Figura 7 – Terminal Comercial do Porto do Namibe	26
Figura 8 – Zonas Marítimas	39
Figura 9 – Navios de patrulha oceânica da classe Ngola Kiluange	62
Figura 10 – Navios patrulha da classe Rei Mandume.....	63
Figura 11 – Zonas do Golfo da Guiné e Estados membros de organizações africanas ..	66
Figura 12 – Proposta de estrutura do Sistema da Autoridade Marítima de Angola.....	90
Figura 13 – Composição do Sistema da Autoridade Marítima de Angola.....	92
Figura 14 – Foz do rio Zaire	101

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Classificação das embarcações da Frota de Pesca de Angola	28
Tabela 2 – As duas regiões navais e comandos subordinados.....	60
Tabela 3 – Principais funções de guarda costeira definidas pela <i>European Coast Guard Functions Forum</i> e as entidades responsáveis	99

Lista de siglas e acrónimos

AIS – Automatic Identification System (Sistema de Informação Automática)

AMN – Autoridade Marítima Nacional

ANGOP – Agência de Notícias Angola Press

ANPGB – Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis

BOPD – Barrels Of Oil Per Day (Barris de Petróleo Por Dia)

CEMMGA – Chefe de Estado Maior da Marinha de Guerra Angolana

CIDDEMA – Comissão Interministerial para Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola

CLPC – Comissão de Limites da Plataforma Continental

CGPM – Comando Geral da Polícia Marítima

CNUDM - Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar

CPLP – Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CRESMAC – Centre Régional De Sécurité Maritime de l’Afrique Centrale (Organização e Missão do Centro Regional de Segurança Marítima da África Central)

DGAM – Direção Geral da Autoridade Marítima

DNPPRP – Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros

ECCAS – Economic Community of Central African States (Comunidade Económica dos Países da África Central)

EEAS – European External Action Service (Serviço Europeu para Ação Externa)

ECOWAS – Economic Community of West African States (Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental)

EP – Empresa Pública

EUA – Estados Unidos de América

FAA – Forças Armadas Angolanas

FAN – Força Aérea Nacional

FAO – Food and Agriculture Organization (Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura)

FNLA – Frente Nacional de Libertação de Angola

GGC – Gulf of Guinea Commission (Comissão do Golfo da Guiné)

GMDSS – Global Maritime Distress and Safety System (Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima)

ICC – International Criminal Court (Tribunal Penal Internacional)

IHSMA – Instituto de Hidrografia de Sinalização Marítima de Angola

LRIT – Long Range Identification Tracking (Identificação e Acompanhamento a longa distância)

IMO – International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional)

IMPA – Instituto Marítimo e Portuário de Angola

INIP – Instituto Nacional de Investigação Pesqueira e Marinha

IPA – Instituto de Desenvolvimento da Pesca Artesanal e da Aquicultura

MAS – Maritime Assistance Service (Serviços de Assistência Marítima)

MDN – Ministério da Defesa Nacional

MGA – Marinha de Guerra Angolana

MPLA – Movimento Popular de Libertação de Angola

MRCC – Maritime Rescue Coordination Center (Centro de Coordenação de Salvamento Marítimo)

NATO – North Atlantic Treaty Organization (Organização do Tratado do Atlântico Norte)

NU – Nações Unidas

ONU – Organização das Nações Unidas

PFM – Polícia Fiscal Marítima

PN – Polícia Nacional

RDC – República Democrática do Congo

SADC – Southern African Development Community (Comunidade de Desenvolvimento da África Austral)

SAMA – Sistema da Autoridade Marítima de Angola

SAMN – Sistema da Autoridade Marítima Nacional

SONANGOL – Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola

SAR – Search and Rescue (Busca e Salvamento)

SEF – Serviço de Emigração e Fronteiras

SINAVIM – Sistema Nacional de Vigilância Marítima

SME – Serviço de Migração e Estrangeiros

SNA – Serviço Nacional das Alfândegas

SNFA – Serviço Nacional de Fiscalização Ambiental

SNS – Serviço Nacional de Saúde

SOLAS – Safety of Life at Sea (Salvaguarda da Vida no Mar)

STWC – Standards of Trainings, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos)

UA – União Africana

UE – União Europeia

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development (Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento)

UNITA – União Nacional para Independência Total de Angola

UNTC – United Nations Treaty Collection (Coleção de Tratados nas Nações Unidas)

URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

USCG – United States Coast Guard (Guarda Costeira dos Estados Unidos da América)

VMS – Vessel Monitoring System (Sistema de Monitorização de Navios)

VTs – Vessel Traffic Service (Controlo do Tráfego Marítimo)

ZEE – Zona Económica Exclusiva

Introdução

1. Enquadramento

Todo Estado marítimo deve exercer os seus direitos e assegurar o cumprimento dos seus deveres e obrigações, nos respetivos espaços marítimos sob sua soberania ou jurisdição, assim como sobre os navios que arvoram a sua bandeira, conforme o Direito do Mar, por forma a garantir a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança marítima, a proteção e preservação do meio ambiente marinho, a exploração e gestão sustentável dos recursos marinhos, bem como garantir que a frota opera em segurança e com tripulantes devidamente certificados.

Graças ao avanço das tecnologias marítimas, o interesse pelo mar tem vindo a aumentar, levando a uma maior pressão sobre o ambiente marinho, dentro da área de jurisdição nacional do Estado costeiro, tendo como consequência a diminuição dos recursos haliêuticos, a poluição marítima, o aumento das atividades ilícitas, entre outros impactos (Kaye, 2016, p. xxvii).

Atualmente são desenvolvidas no mar várias atividades. Além das tradicionais associadas à navegação, comércio e o transporte marítimo, pesca, recreio, desporto e militares, são também desenvolvidas atividades como a prospeção dos recursos energéticos marinhos, a biotecnologia azul, mineração dos fundos marinhos, exploração dos hidrocarbonetos, colocação de cabos e dutos submarinos, investigação científica marinha em zonas profundas e construção de ilhas artificiais. Estas atividades mostram que o interesse no mar se diversificou incluído não apenas os Estados, mas também organizações intergovernamentais e não-governamentais e comunidades de pesquisa científica marinha (Kaye, 2016, p. xxvii).

A base jurídica internacional para a regulamentação das áreas marítimas e atividades nelas desenvolvidas é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Esta Convenção deriva da combinação de várias áreas da ciência, como o direito ambiental internacional, o direito de pesca e de exploração do mar, o direito da navegação e do comércio marítimo internacional.

Angola é um Estado costeiro, localizado na região centro da costa ocidental africana, pertencente aos países da África Austral, com uma área territorial de 1.246.700 km², sendo um dos países africanos com maior área marítima, possuindo uma linha de costa com cerca de 1650 km (aproximadamente 890 milhas náuticas), e, de acordo com o Direito do Mar, o Estado angolano tem soberania e/ou jurisdição numa área que se prolonga a partir das linhas de base, junto a costa, perpendicularmente até às 200 milhas náuticas de distância, o que resulta numa área marítima de aproximadamente 379.443,84 Km² (cf. o artigo 3º do Decreto-presidencial n.º 108/2018, de 25 de abril).

A grande dimensão dos espaços marítimos representa para o Estado angolano deveres e obrigações, responsabilidades acrescidas na regulamentação e no exercício da autoridade do Estado no mar, por forma a honrar os compromissos assumidos em convenções e tratados internacionais, nomeadamente sobre a proteção e preservação dos recursos naturais e do meio ambiente marinho, salvaguarda da vida humana no mar, segurança marítima e da navegação e outras atividades relacionadas (cunha, 2008, p. 32, citado por Ginga, 2014, p. 242).

O exercício da autoridade marítima do Estado, segundo Paulo (2018, pp. 1-3), consiste numa função e política pública do Estado que reduz-se em exercer com bases legais os direitos de soberania ou jurisdição do Estado nos espaços marítimos sob sua responsabilidade, para defesa e segurança do país, na administração e gestão dos recursos naturais e no cumprimento dos compromissos assumidos em convenções e tratados internacionais.

Vários são os interesses do Estado angolano no mar, em especial a defesa e segurança do próprio Estado, exploração dos hidrocarbonetos e minerais, a extensão da plataforma continental além das 200 milhas náuticas, a proteção dos recursos haliêuticos, a proteção das suas fronteiras marítimas, a proteção dos meios de comunicação, o comércio e o transporte marítimo, o turismo, a investigação científica marinha, as atividades da náutica de recreio, desportivas, militares e outras.

O mar angolano é uma das principais fontes de desenvolvimento e crescimento da economia nacional, contudo ao longo dos anos o mar tem sido fonte de insegurança,

muito por causa da pouca presença do Estado no mar, resultante da falta de meios de patrulha e pessoal qualificado por parte das entidades com competências e atribuições no espaço de jurisdição marítima nacional. A inexistência de um sistema de autoridade marítima, ou de uma organização estrutural flexível e adequada, que integre a Marinha de Guerra Angolana (MGA), a Polícia Fiscal Marítima (PFM), o Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), o Ministério das Pescas e do Mar, as capitâncias dos portos e outras entidades que atuam no âmbito do exercício da autoridade do Estado no mar dificulta a efetivação dessa autoridade (Ginga, 2014, p. 222).

Angola situa-se numa região geograficamente estratégica, onde passam várias rotas do tráfego marítimo internacional, tais como a rota do Cabo, a ligação entre o Atlântico e o Índico, as rotas de ligação com a América Central e do Sul e toda navegação com origem e destino nos países da costa oeste de África (Elias, 2007, p. 3). O país possui fronteiras marítimas a norte com a República Democrática do Congo (RDC) e a República Congo e a sul com a República da Namíbia. O controlo e a proteção das fronteiras marítimas constituem tarefas importantes para o Estado angolano. A delimitação das fronteiras marítimas a norte tem sido tarefa difícil devido do enclave da província de Cabinda¹ e por ser uma zona de enormes recursos naturais, principalmente hidrocarbonetos, que são as principais fontes do desenvolvimento e crescimento da economia do país (Oliveira, 2010, pp. 18-21).

Atualmente o Estado angolano, assim como maior parte dos Estados costeiros africanos, têm dificuldades no exercício da autoridade marítima, pois apesar de muitos não possuírem condições suficientes em termos de recursos navais operacionais, infraestruturas adequadas e pessoal qualificado, as suas respetivas estruturas organizacionais no que diz respeito ao domínio marítimo encontram-se desajustadas em relação a situação atual e não respondem às necessidades dos países, o que tem dificultado o controlo dos seus espaços marítimos, a gestão dos recursos naturais e a promoção da segurança marítima (Ginga, 2014, p. 244).

¹ É a província de Angola geograficamente mais a norte, sendo um enclave limitado ao norte pela República do Congo, a leste e sul pela República Democrática do Congo e a oeste pelo Oceano Atlântico.

Angola, como potência regional na costa ocidental africana e como Estado costeiro, tem responsabilidades marítimas próprias, mas também tem a responsabilidade de contribuir, juntamente com os restantes Estados daquela região, para a proteção dos espaços marítimos internacionais, para benefício de toda a comunidade internacional.

2. Justificação do Tema

Face à situação verificada nos últimos anos em África, resultante do aumento dos riscos e ameaças no mar, no âmbito da proteção dos transportes marítimos, associadas a atividades ilícitas, como as que se verificam por exemplo Golfo da Guiné, é de extrema importância que o Estado angolano reforce as suas capacidades no domínio marítimo a fim de proteger os seus interesses e cumprir com os deveres e obrigações internacionais que cabem a Angola, como potência costeira regional na costa oeste africana.

Segundo Ginga (2014, p. 244), a estratégia angolana para o mar deve passar por capacitar as entidades que têm atribuições no mar, bem como, pela promoção de uma estrutura organizacional sistémica adequada à realidade atual no âmbito das entidades com competências marítimas, permitindo que estas entidades exerçam as suas atribuições de forma complementar, de modo a não existir sobreposição nem lacunas no controlo das atividades no mar.

No Atlântico Sul verificam-se várias atividades ilícitas que põem em causa não só segurança marítima e da navegação, como também comprometem a autoridade dos Estados africanos localizados nesta região. Segundo Correia (2010, p. 213), existem nesta região dois tipos de atividades ilícitas considerados como os principais e mais frequentes:

- O narcotráfico desenvolvido nas regiões entre a América Central e América do Sul e a África Ocidental;
- E a pirataria, o assalto à mão armada e o crime organizado, que se verificam na região do Golfo da Guiné – região rica em petróleo e gás natural, que são consideradas as principais causas desta realidade.

A maior parte dos Estados costeiros africanos, alguns com mais interesse que outros, têm-se esforçado para inverter a atual situação crítica no que diz respeito a segurança marítima, que põe em causa a autoridade e a integridade do Estado no mar, e consequentemente a ordem pública em terra. Em muitos os casos, esta situação deve-se não apenas à falta de meios, infraestruturas e pessoal qualificado, mas à falta de uma organização estruturada flexível e adequada à realidade atual, de modo a integrar as várias entidades que atuam no âmbito marítimo (Vogel, 2009, p. 1).

Angola, sendo um Estado costeiro localizado nesta região e que usa o mar para diversas atividades, e sendo o mar o principal meio de comunicação com o mundo, o atual estado de coisas vem-se tornando uma forte preocupação do Estado. De modo a inverter a atual realidade, o Estado tem vindo a investir nas entidades que atuam no âmbito da autoridade marítima e na defesa e segurança do Estado no mar, principalmente na MGA, que é o principal órgão de defesa do Estado nesta área (Santos, 2014, pp. 49-50).

O pedido de extensão da plataforma continental angolana até às 350 milhas náuticas, que por sua vez trará consigo aumento dos recursos naturais vivos e não vivos nela existentes, bem como os direitos de jurisdição e soberania, exigirá ao Estado maiores responsabilidades e obrigações, de modo a honrar com os seus compromissos nacionais e internacionais no exercício da autoridade do Estado no mar. Com a extensão da plataforma continental, segundo Reis (2016, p. 14), será necessário capacitar as instituições, entidades e organismos que atuam no neste setor com meios operacionais, infraestruturas e pessoal qualificado para o cumprimento de suas atribuições, de modo a melhorar a vigilância, a monitorização e o controlo eficiente dos espaços marítimos.

Este tema é pertinente, uma vez que, sendo Angola um Estado costeiro que está exposto a várias atividades ilícitas que se desenvolvem em África, deve assumir as suas responsabilidades como membro da comunidade marítima internacional, no esforço de preservação dos recursos e do meio ambiente marinho, do controlo do tráfego marítimo, de segurança e salvaguarda da vida humana no mar, de combate à pirataria, de combate ao tráfico de seres humanos, de combate ao assalto à mão armada e outras atividades ilícitas. Para este efeito torna-se necessário reunir as capacidades do Estado

num Sistema da Autoridade Marítima Nacional (SAMN), ou numa estrutura organizacional semelhante bem definida em documentos oficiais e eficiente, além de capacitar as entidades que devem compor esta organização.

Apesar de se estar a criar e desenvolver o Sistema Nacional de Vigilância Marítima, aprovado pelo Decreto n.º 59/2009, de 26 de outubro, para vigilância e monitorização dos espaços marítimos e maximizar a presença do Estado no mar, a existência de um Sistema da Autoridade Marítima é de extrema importância, considerando que, quando devidamente estruturado e definido, o mesmo deve integrar várias entidades, o que vai permitir melhorar a gestão dos escassos recursos e, consequentemente, evitar lacunas ou sobreposição de funções.

3. Objetivo, a problemática e a delimitação da Investigação

Com esta dissertação pretende-se analisar a atual situação do exercício da Autoridade do Estado angolano no mar, das capacidades e limitações das principais entidades com jurisdição no mar, dos riscos e ameaças verificadas nos espaços marítimos sob sua responsabilidade. Depois de analisada, estudada e compreendida a atual estrutura de autoridade marítima de Angola, pretende-se propor a criação de um novo Sistema da Autoridade Marítima, que terá como base de estudo as funções de guarda costeira definidas a nível do *European Coast Guard Functions Forum* e o atual Sistema da Autoridade Marítima Português, além de estudos feitos sobre a organização marítima de França, do Reino Unido e dos Estados Unidos da América (EUA).

Em Angola, por falta de um Sistema da Autoridade Marítima, ou uma organização estruturada eficiente semelhante, verificam-se determinadas incongruências por parte das entidades com competências no mar, que atuam em muitos casos de forma independente, sem coordenação e com sobreposição de funções, o que tem dificultado o exercício de autoridade marítima do Estado no mar, no que diz respeito a fiscalização de derrames de hidrocarbonetos nas plataformas petrolíferas, à condução operações Busca e Salvamento (SAR), ao combate ao narcotráfico, ao combate ao tráfico de seres humanos, ao combate à pirataria, ao combate ao crime organizado, ao combate à imigração ilegal, ao combate à poluição e contaminação marítima, ao combate à pesca

ilegal, e ao combate a outras atividades ilícitas que ocorrem principalmente em zonas próximos das plataformas petrolíferas, e que constituem ameaças à soberania e integridade do Estado (Lusa, 2018).

Neste âmbito, como fio condutor da investigação, formulou-se a seguinte questão central: Quais os maiores desafios enfrentados pelas autoridades angolanas no contexto do exercício da autoridade do Estado no mar? E as seguintes questões derivadas:

- Tendo com conta, os riscos e ameaças verificados no espaço marítimo de responsabilidade do Estado angolano, quais as consequências para as principais atividades económicas desenvolvidas neste espaço?
- Existe coordenação/cooperação de funções entre as principais entidades com jurisdição no mar, que atuam no âmbito do exercício da autoridade marítima?
- Em que estado (no contexto dos recursos humanos, recursos materiais e organizado no setor) se encontram as entidades, serviços e instituições com funções de controlo e vigilância dos espaços marítimos nacionais?

O mar é um espaço complexo e bastante diversificado, sendo que, pode ser estudado considerando várias vertentes. Portando, a questão central, assim como as questões derivadas, surgem com um fio condutor da investigação, de modo a não reorientar a investigação para outros setores. Ao longo do desenvolvimento da investigação serão respondidas as questões acima descritas.

O Estado angolano pretende estabelecer novas estratégias marítimas de modo a fazer face aos novos desafios e a colmatar as várias sobreposições verificadas no exercício da autoridade marítima, por forma a haver coordenação e colaboração multissetorial com base nas atribuições e funções específicas das entidades com competências neste setor².

² De acordo com a entrevista feita pela agência lusa ao Diretor do Sistema Nacional de Vigilância Marítima do Ministério da Defesa de Angola, o Vice-almirante Martinho António, aquando Workshop realizado entre o Governo de Angola e a União Europeia (UE) sobre a Estratégia Marítima Nacional, subordinada ao tema: Formulação de uma Estratégia Marítima Nacional, Realizada na Faculdade de Direito da Universidade Agostinho Neto, nos dias 15 e 16 de novembro de 2018 em Luanda (Lusa, 2018).

4. Metodologia da Investigação

A metodologia utilizada foi a seguinte:

- Análise da literatura disponível sobre o exercício da autoridade do Estado no mar;
- Análise da documentação oficial:
 - ✓ Legislação;
 - ✓ Livros brancos;
 - ✓ Diretivas, relatórios, estudos e outros.
- Mapeamento do exercício e atual estrutura de entidades com jurisdição no mar;
- Construção da estrutura de análise e requisitos;
- Formulação do Problema;
- Brainstorming:
 - ✓ Entre oficiais de Marinha portuguesa;
 - ✓ Oficiais da Marinha de Guerra Angolana;
 - ✓ E com representantes do Instituto Marítimo e Portuário de Angola.
- Condução de entrevistas:
 - ✓ Com oficiais da Marinha de Guerra Angolana;
 - ✓ Com o Dr. Eduardo Martins do Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração (ISCIA);
 - ✓ Com o Dr. Duarte Lynce de Faria professor da Escola Naval;
 - ✓ Com oficiais portugueses da Cooperação Técnico Militar;
 - ✓ Com representantes das Capitanias dos portos de Angola;
 - ✓ Com a Dra. Maria de Fátima Grilo Inspetora do Serviço de Estrangeiro e Fronteira;
 - ✓ Com o Eng. José Luís Melo Administrador da Empresa Xsealance;
- Definição lógica de sistema, do seu contexto específico, do seu contexto alargado e das suas interfaces com base em funções de guarda costeira;
- Descrição do funcionamento do Sistema da Autoridade Marítima proposto com base em cenários.

5. Estrutura da Dissertação

Esta dissertação de mestrado começa com uma introdução que, de forma breve e explícita, apresenta o tema com um enquadramento do estudo, uma breve justificação, o objetivo, a problemática e a delimitação do tema, assim como a metodologia utilizada.

O primeiro capítulo apresenta o contexto marítimo angolano do ponto de vista histórico, ambiental, económico, cultural, político e geoestratégico, a extensa linha de costa e dos seus limites laterais, sua área marítima, atividades económicas, desportivas e de lazer desenvolvidas nos espaços marítimos, o tráfego marítimo, os portos; assim como os riscos e ameaças existentes, designadamente no que se refere às atividades ilícitas, que condicionam a autoridade do Estado no mar.

O segundo capítulo descreve brevemente o contexto da regulamentação marítima internacional, o regime jurídico no espaço marítimo nacional e em águas internacionais, e por fim apresenta o conceito do uso da força no mar.

No terceiro capítulo desenvolve-se uma análise da legislação nacional angolana e faz-se o mapeamento das instituições competentes, das suas atribuições e capacidades, assim como das estruturas de coordenação.

No quarto capítulo pretende-se fazer uma análise de necessidades e requisitos para o estabelecimento de um sistema integrado de autoridade marítima. Esta análise consiste na identificação das necessidades do Estado angolano neste âmbito, a formulação do problema, os principais riscos e ameaças verificados no espaço marítimo nacional, as funcionalidades de uma guarda costeira (Guarda Costeira da União Europeia, Guarda Costeira dos EUA e a Guarda Costeira do Reino Unido), o conceito de Marinha de duplo uso, dos serviços de busca e salvamento marítimo, dos sistemas de vigilância e monitorização costeira, as capacidades do Estado neste âmbito e apresenta os resultados obtidos durante a condução das entrevistas.

O quinto capítulo apresenta a proposta de criação de um sistema de autoridade marítima com base no conceito lógico de sistema, nas necessidades e interesses do Estado angolano no mar, nas principais ameaças existentes no espaço marítimo

nacional, nas perspetivas para o futuro e na coordenação entre as entidades com atribuições no mar, tendo em conta as funções lógicas designadas, funções de guarda costeira, dos mecanismos de coordenação, apresentando um exemplo de estudo de caso com base em cenários.

A finalizar, apresentamos as conclusões obtidas e indica-se o caminho a seguir para continuação evolutiva do trabalho desenvolvido, assim como as principais dificuldades encontradas na elaboração da dissertação.

Importa referir que, face à complexidade dos assuntos abordados, houve necessidade de exceder o limite previsto para o número de páginas recomendado pelas normas da Escola Naval.

1. Contexto Marítimo de Angola

1.1. Enquadramento histórico

Com a chegada dos primeiros portugueses, liderados pelo navegador Diogo Cão, à foz do rio Zaire, província do Zaire, em 1482, foi estabelecida a primeira ligação entre Angola e Portugal. Progressivamente, com o decorrer dos anos, os portugueses foram definindo o território que hoje é Angola, tendo governado o mesmo aproximadamente durante cinco séculos (Centro de Estudos Angolanos, 1965, p. 50). O País tornou-se independente em 11 de novembro de 1975, após o fim da guerra colonial, que teve início na década de 50, de acordo com o Livro Branco da Defesa Nacional.

Durante o período colonial, a administração pública no território nacional foi desenvolvida pelas entidades portuguesas, assim como o exercício da autoridade marítima. Neste período, desenvolveram-se várias atividades no mar, tais como a pesca, o comércio e transporte marítimo, a exploração dos hidrocarbonetos ao largo da costa, a náutica de recreio, a par das operações e atividades militares.

Antes da independência, a Direção Provincial dos Serviços de Marinha, subordinada diretamente ao Governador-geral de Angola, assegurava as funções de Autoridade Marítima Nacional (AMN) (Gouveia, 2003, citado por Breganha, 2019 p. 42). Após a proclamação da independência e com a retirada das Forças Militares portuguesas do território nacional, foi criada, à semelhança do que aconteceu em Portugal (Centeno, 2014, p. 85), mas com atribuições mais abrangentes, a Direção da Marinha Mercante de Angola, atualmente Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), que assegura as funções de Administração Marítima Nacional, que incluem todas as competências e atribuições não militares no domínio marítimo, correspondente às funções de Estado costeiro, Estado da bandeira e Estado do porto.

Por falta de coordenação, entendimento e cooperação entre os movimentos que lutaram pela independência de Angola, no intuito de governar o país, e influenciados por potências externas, iniciou-se a guerra civil logo após a independência nacional, que envolveu os três movimentos que lutaram independência, o Movimento Popular

Libertação de Angola (MPLA), o União Nacional para Independência Total de Angola (UNITA) e a Frente Nacional de Libertação de Angola (FNLA), que se prolongou durante vários anos, deixando país praticamente sem controlo dos seus espaços marítimos e com reduzidas atividades no mar (Elias, 2007, pp. 7-8). Apenas com a morte de Jonas Malheiro Savimbi, líder do partido UNITA, foi assinado o acordo de paz, em 4 de abril de 2002, que pôs fim à guerra civil.

Durante o período da guerra, verificou-se um abandono do mar, já que todo esforço militar estava virado para interior do país onde decorreu a maior parte do conflito armado (Ginga, 2004, p. 28). Neste período o investimento do Estado nas Forças Armadas Angolanas (FAA) para defesa e segurança do Estado, foi maioritariamente no Exército e na Força Aérea Nacional (FAN), pois os conflitos decorriam em ambiente terrestre. Este foi o principal motivo pelo qual a MGA, se manteve durante este período praticamente estagnada, não tendo condições suficientes em termos de meio navais, estruturas e pessoal para o cumprimento das suas funções e atribuições (Santos, 2014, p. 15). Nesta época o interesse do Estado no mar centrava-se fundamentalmente na exploração do petróleo ao largo da costa, no exercício das atividades de pesca, no comércio e no transporte marítimo.

Após o fim da guerra civil, as entidades com atribuições no mar, assim como a MGA, no âmbito da defesa e segurança do país, sofreram um processo de reorganização e reestruturação de modo a se adaptarem às novas realidades, para o que foram sendo adquiridos novos meios navais e foram sendo construídas novas estruturas, de modo a prosseguir os objetivos e interesses do Estado de reforço do exercício de soberania e jurisdição no mar, a fim de preservar e proteger o património público marítimo e honrar os seus compromissos nacionais e internacionais (Rosa, 2010, p. 75, citado por Ginga, 2014, p. 192). A MGA está a ser equipada com meios navais e infraestruturas, estando os seus efetivos a receber formação profissional, de modo a responder de forma rápida e eficaz aos riscos e ameaças na costa oeste africana.

Apesar dos investimentos que estão sendo feitos pelo Estado no âmbito do exercício da autoridade marítima, a falta de uma estrutura organizacional adequada à realidade atual, que integre todas as entidades, órgãos e instituições com competências

no mar, o Estado angolano tem dificuldades em exercer a sua autoridade no mar, facilitando o desenvolvimento das atividades ilícitas nos seus espaços marítimos.

1.2. Zonas Marítimas

O Estado angolano exerce a sua soberania e jurisdição, em conformidade com o Direito Marítimo Internacional ou Lei do Mar, sobre o mar territorial, zona contígua, Zona Económica Exclusiva (ZEE) e plataforma continental, bem como o espaço aéreo sobrejacente, o leito marinho e o subsolo correspondente (cf. o n.º 2 do artigo 3º da Constituição da República).

Para melhor compreensão dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado angolano, importa antes definir o que são linhas de base normal e linhas de base retas, a partir das quais são medidos estes espaços:

- Linha de base normal é a linha imaginária correspondente à linha de baixa-mar de águas vivas, a partir da qual é medida a largura do mar territorial. Esta linha corresponde ao limite natural da costa, conforme indicado em cartas náuticas oficiais de grande escala (cf. o artigo 6º da Lei n.º 14/2010, 14 de junho);
- Linhas de base reta são linhas imaginárias que unem pontos limites notáveis do ponto de vista geográfico da linha de baixa-mar ao longo da costa. Estas linhas não devem afastar-se consideravelmente da direção geral da costa e nem devem ser traçadas em direção aos pontos que emergem na baixa-mar, a não ser que sobre eles estejam contruídos faróis ou outras instalações permanentemente visíveis na baixa-mar (cf. o artigo 7º da CNUDM de 1982).

Angola tem uma costa marítima longa, e ao longo da mesma é possível verificar, várias reentrâncias e saliências costeiras, como Penínsulas, Baías, Ilhas, Cabos e outras formações. Devido à formação da sua costa, o Estado angolano estabeleceu linhas de base normais e linhas de base retas, através da união de pontos (ver Anexo A) relevante ao longo da costa (cf. o n.º 1 do artigo 3º da Lei n.º 17/2014, de 29 de setembro). De acordo com artigo 3º da mesma Lei, o Sistema Geodésico de coordenadas geográficas utilizado como referência é o WGS 84, que é o sistema mundial de referência geodésica.

Na figura abaixo estão representados os traçados das linhas de base retas do Estado angolano, desde o Estuário do Rio Lubinga a norte, na província de Cabinda até a foz do rio Cunene, na província do Namibe, no sul do país.

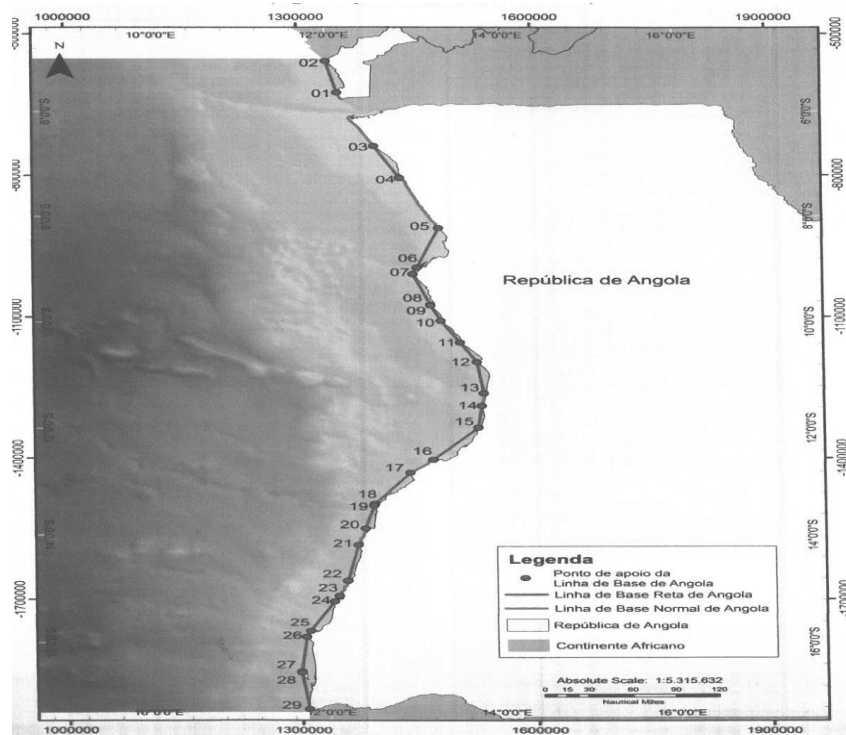


Figura 1 – Posicionamento e Traçado das linhas de base de Angola³

Águas interiores são águas que estão entre o limite da linha de costa e as linhas de base. O Estado angolano estabeleceu as suas linhas de base a partir das quais, as águas para dentro destas constituem as suas águas interiores, e não são aplicados nestas águas o direito de passagem inofensiva (cf. os artigos 17º, 18º e 19º da CNUDM).

Mar territorial é faixa marítima medida a partir das linhas de base e com largura de 12 milhas náuticas (cf. o artigo 3º da CNUDM). O mar territorial do Estado angolano é medido a partir das linhas de base (ver Anexo A) e vai até às 12 milhas náuticas, aplicando-se neste caso o direito de passagem inofensiva, conforme o direito internacional. O Estado angolano exerce no mar territorial a soberania idêntica ao que se exerce em terra, conforme a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

³ Retirado da Lei n.º 17/2014 de 29 de setembro, anexo II, p. 4270.

A Zona contígua é a zona marítima adjacente ao mar territorial. A zona contígua do Estado angolano é a faixa marítima entre o limite exterior do mar territorial até a linha das 24 milhas náuticas da linha de base. Nesta zona o Estado angolano tem o direito de tomar medidas de fiscalização, quando necessário, para evitar infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, prevenindo práticas ilícitas (cf. o n.º 1 do artigo 6º da Lei n.º 21/1992, de 28 de agosto).

A ZEE é a zona situado além do mar territorial, medida a partir das linhas de base e que vai até as 200 milhas náuticas (cf. o artigo 57º da CNUDM). Os direitos e deveres do Estado costeiro na ZEE encontram-se descritos no Capítulo II.

A ZEE do Estado angolano foi medida desde a linha de base até ao limite exterior de 200 milhas náuticas (cf. o artigo 7º da Lei n.º 21/1992, de 28 de agosto). Estas zonas totalizam para o país uma área marítima de aproximada de 332.000 km². A figura abaixo mostra os espaços marítimos sob soberania e jurisdição do Estado angolano.

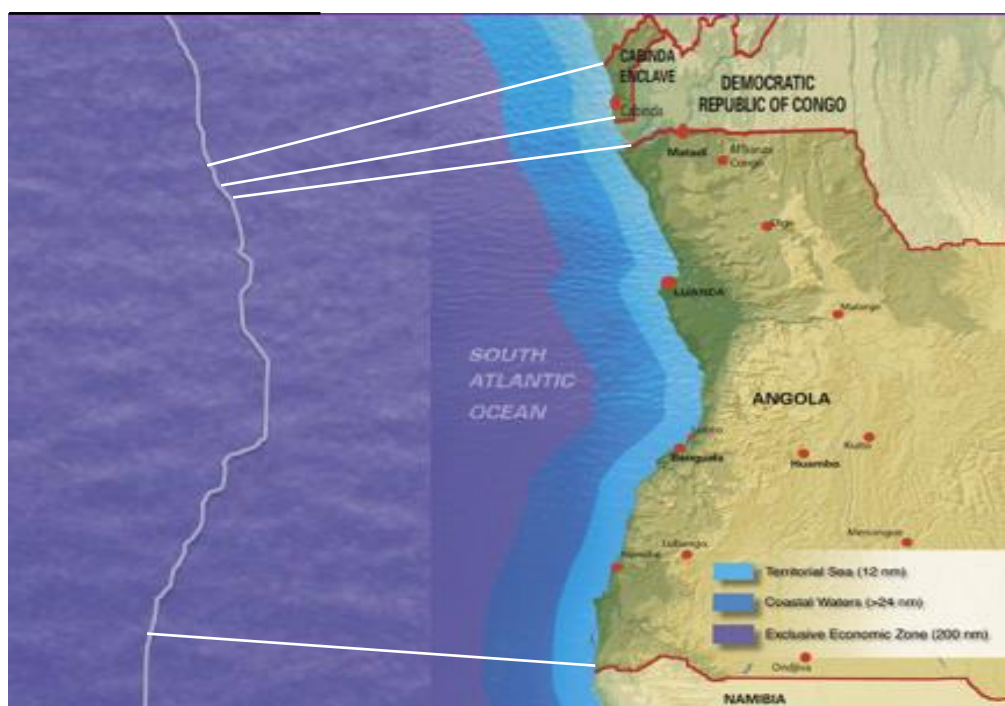


Figura 2 – Limites das zonas marítimas do Estado Angolano⁴

■ Mar Territorial; ■ Zona Contígua e ■ ZEE (200 milhas náuticas)

⁴ Retirado de MGA (2009), citado por (Munguengue, 2018, p. 25).

A Plataforma Continental é a zona marítima que compreende o leito e o subsolo do mar, estendendo-se além do mar territorial até ao bordo exterior da margem continental ou à distância de 200 milhas náuticas das linhas de base, podendo chegar em alguns casos as 350 milhas náuticas (cf. o artigo 76º da CNUDM de 1982).

Os Estados costeiros pertencentes à Convenção de 1982, podem quando devidamente justificado, com especificações científicas e técnicas, e tendo em conta as normas da Convenção, solicitar junto da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas, com sede em Nova York, Estados Unidos de América (EUA), o pedido de extensão da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, não podendo o mesmo exceder as 350 milhas náuticas tendo em conta o estabelecido no n.º 6 do artigo 76º da Convenção.

Angola faz parte da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, tendo assinado a Convenção no dia 10 de outubro de 1982 e ratificado a mesma no dia 5 de dezembro de 1990 (cf. a Lei n.º 17/2010, de 14 de julho). Sendo parte da Convenção, e como qualquer um, o Estado angolano submeteu⁵, através da Comissão Interministerial para Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola (CIDDEMA), no dia 6 de dezembro de 2013 na sede da Nações Unidas, em Nova Iorque, o Relatório para Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola, com a proposta de extensão da sua plataforma continental além das 200 milhas náuticas, isto é até as 350 milhas náuticas, como está previsto na Convenção. Os dados preliminares para o pedido de extensão da plataforma continental foram obtidos no ano de 2009⁶.

Na figura que segue, são apresentadas as coordenadas geográficas do pedido de extensão da plataforma continental sobre Carta Náutica, nos termos do artigo 84º da Convenção, assim como a lista de coordenadas geográficas. As coordenadas geográficas com a linha das 200 milhas náuticas (ver Anexo B) e com a linha correspondente ao

⁵ O prazo para o pedido de extensão da plataforma continental, por parte de todos os Estados costeiros pertencentes à Convenção é de 10 anos a contar com a data da ratificação, conforme o artigo 4º do Anexo II Comissão de Limites da Plataforma Continental, da CNUDM de 1982.

⁶ Retirado da carta de Informações Preliminares para o pedido de extensão da plataforma continental de Angola além das 200 milhas náuticas, 2009, p. 1.

pedido de extensão da plataforma até as 350 milhas náuticas (ver Anexo C),) foram definidos de acordo com o sistema de referência WGS 84.

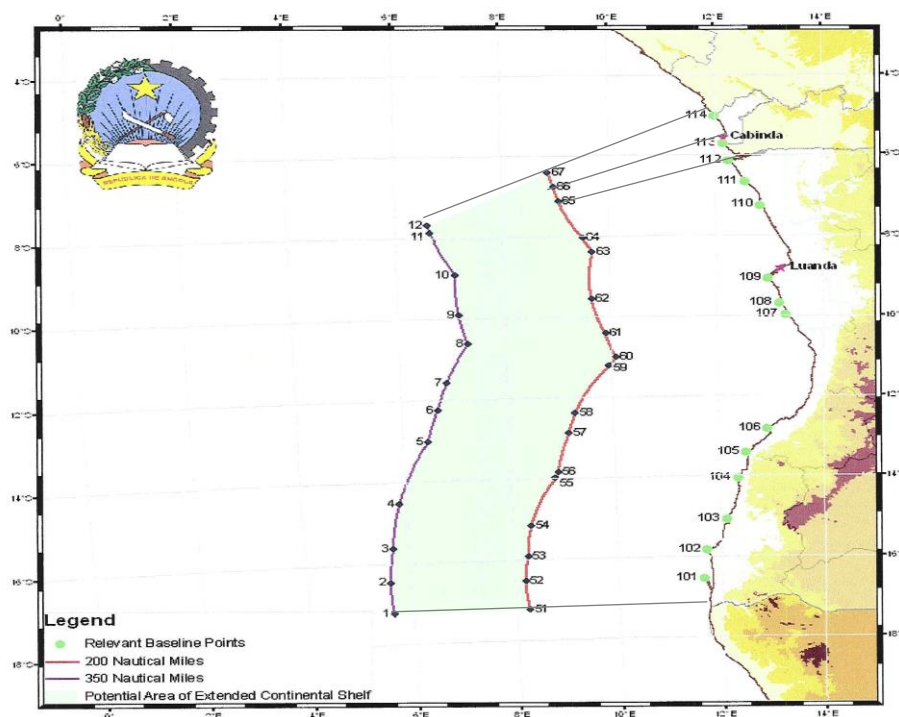


Figura 3 – Extensão da plataforma continental angolana além das 200 milhas náuticas⁷

Os dados para a solicitação da extensão da plataforma continental angolana além das 200 milhas náuticas, segundo a CIDDEMA, foram atualizados e tornados públicos no dia 19 de outubro de 2015, estando o Relatório, de acordo com os regulamentos da CLPC das Nações Unidas, a ser analisado, tendo simultaneamente sido enviado a todos os Estados membros da Convenção com o objetivo de ser divulgado pelas partes interessadas.

A extensão da plataforma continental envolverá negociação com três Estados, a RDC e a República do Congo, com os quais Angola já está em conflito na delimitação e demarcação dos seus espaços marítimos, e um terceiro país, a República do Gabão, com o qual não tem uma fronteira marítima, mas que, com a extensão da plataforma continental de ambos os países, ocorrerá uma sobreposição dos espaços marítimos. Por

⁷ Retirado da carta de Informações Preliminares para o pedido de extensão da plataforma continental de Angola além das 200 milhas náuticas, 2009, p. 1.

sua vez, o Gabão também fez o pedido para a extensão da sua plataforma continental além das 200 milhas náuticas, tendo o mesmo sido protestado por Angola, por não porque estava a entrar nas águas sob jurisdição do Estado angolano ⁸.

As negociações com a RDC, país com 32 km de comprimento de costa marítima, situado entre o enclave de Cabinda e o resto do país, não será uma tarefa fácil já que, a extensão da plataforma continental angolana implicará a RDC o para o alto mar⁹, ou seja a ficará sem contiguidade marítima para o alto mar(ver Anexo D).

1.2.1. Limites laterais

O mar tem grande importância ecológica, económica, política, sociocultural e não só, deste modo os Estados devem legitimar e tornar público a delimitação das suas fronteiras marítimas, de acordo com o Direito do Mar, por forma a evitar quaisquer conflitos fronteiriços entre dois ou mais Estados.

Angola tem fronteiras marítimas a norte com a RDC e com a Congo e a sul com a Namíbia. A delimitação da fronteira marítima norte apresenta para o Estado angolano maior complexidade, muito por causa dos tratados assinados pelas potências coloniais, que delimitaram apenas as frontarias terrestres e fluviais dos países e por ser uma região rica em recursos naturais (hidrocarbonetos), muito cobiçada pelos Estados vizinhos (Oliveira, 2007, pp. 212-214). Apesar das fronteiras marítimas entre estes países ainda não estarem definidas, os mesmos num espírito de compreensão e cooperação, assinaram acordos provisórios para a delimitação destas zonas (cf. o n.º 3 dos artigos 74º e 83º da Convenção).

Na fronteira Sul o cenário é diferente, o Estado angolano e a República da Namíbia empenharam-se em manter uma boa relação de vizinhança (Oliveira, 2007, p.

⁸ Protesto de Angola ao pedido de extensão da Plataforma continental da República do Gabão, disponível em: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/gab60_12/clcs60_2012_ang.pdf, acedido em 4 de outubro de 2018.

⁹ De acordo com uma entrevista da Rádio Nacional de Angola e do Jornal de Angola, feita ao Chefe da Direção Hidrográfica de Marinha de Guerra de Angola o Vice-almirante Martinho António, disponível em: <http://www.angonoticias.com/Artigos/item/35082/angola-e-gabao-chocam-no-alto-mar>, acedido em 1 de outubro de 2018.

222). Deste modo através da Comissão Conjunta para a delimitação e demarcação de Fronteiras foi assinado no dia 4 de junho de 2002, em Luanda, depois de vários estudos geográficos, jurídicos, hidrográficos e outros, o Tratado para delimitação e demarcação da fronteira marítima entre os dois Estados, conforme previsto no n.º 4 dos artigos 74º e 83º da Convenção. Nos termos do artigo 3º deste Tratado, o ponto de partida para a delimitação é a interseção da linha de base coincidente com a Longitude 11º45'07" Este e o paralelo de 17º15'00" da Latitude Sul, no sistema de referência WGS 84. Partindo deste ponto a fronteira estende-se ao longo do paralelo de 17º15'00" Latitude Sul em direção a Oeste até a distância de 200 milhas náuticas, limite exterior da ZEE.

1.3. Portos Nacionais

Em Estados costeiro os portos são considerados as principais portas de entradas e de saídas de mercadorias, sendo importantes para o desenvolvimento e crescimento da economia, através de trocas comerciais por via marítima (Carvalho, 1995, pp. 46-47). Os portos são normalmente construídos em locais estratégicos protegidos da influência do mar e de fácil acesso, quer por mar ou quer por terra. Para Correia (2010, p. 153), os portos são polos de desenvolvimento local, permitindo o *transshipment* e a mudança de modo de transporte, de marítimo para o modo rodoviário ou ferroviário.

Devido à globalização, o comércio marítimo internacional tem-se expandido, trazendo vários benefícios para os consumidores a nível mundial fruto da competição entre as nações, beneficiando do aumento da eficiência da cadeia logística assente no transporte de mercadorias através do mar para os vários portos espalhados pelo mundo. O comércio e navegação marítima Internacional, de acordo com os dados da *International Chamber of Shipping*¹⁰ (ICS), tem vindo a aumentar cada vez mais, sendo que em 2016 cerca 90% do comércio mundial foi feito por via marítima, incluídos dois terços do petróleo produzido no mundo, existindo mais 50 mil navios transportando todo tipo de carga. Segundo os mesmos dados a frota mundial está registada em mais

¹⁰ É a principal associação comercial internacional no setor marítimo, fundada em 1921, com sede em Londres, Inglaterra, representa cerca de 80% de tonelagem do comércio marítimo internacional.

de 150 bandeiras, e conta com cerca de 1,2 milhões de marítimos de praticamente todas as nacionalidades.

Angola tem uma costa marítima irregular que permitiu a construção dos portos em locais estratégicos e com proteção natural através de baías, restingas e outras formações, criando condições favoráveis nos portos para manobras dos navios. Os principais portos de Angola, em termos de movimentação do comércio nacional e internacional, são o Porto de Luanda, o Porto do Lobito e o Porto do Namibe, e os portos secundários, o Porto de Cabinda, o Porto Amboim e o Porto do Soyo.

Em Angola, de um modo geral, os portos desempenham um papel fundamental para o desenvolvimento e o crescimento da economia do país, permitindo a importação e exportação de mercadorias diversas. Pese embora a sua importância económica, verifica-se que alguns deles não apresentam condições suficientes para atender ao elevado tráfego de navios que diariamente os praticam, sendo que, por esta e outras razões, os mesmos estão sendo modernizados para satisfazerem as necessidades atuais do comércio marítimo.

Os principais portos comerciais de Angola têm capacidade para o desembarque do pescado da frota industrial, mas não têm estruturas para a conservação do pescado. Apenas o Porto Pesqueiro de Luanda, designado de Porto da Boavista, na localidade da Boavista, em Luanda, tem capacidade para o desembarque e conservação de pescado, estando a ser modernizado por forma a permitir a acostagem da frota semi-industrial. O Porto Pesqueiro do N'Zeto, na província do Zaire, é utilizado para o desembarque do pescado da frota semi-industrial. E o desembarque do pescado de embarcações da frota artesanal e de subsistência é efetuado em pontes cais ou diretamente nas praias, o que é comum ao longo da costa (Ministério das Pescas e do Mar, 2017, p. 13).

Nos principais Portos de Angola, além das operações de carga e descarga associadas à importação e exportação de mercadorias, dispõem de posições de espera e fundeadouros, de serviços de fornecimento de água potável, mantimentos e sobressalentes, de distribuição de energia elétrica, de serviços de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, de serviços de reboque e Pilotagem, que são obrigatório

na entrada da barra dos portos para navios nacionais e estrangeiros com mais de 500 de arqueação bruta (AB)¹¹, assim como outros serviços adicionais que possam ser pontuais aos navios (Porto de Luanda).

As capitánias dos portos são delegações regionais e provinciais do IMPA, destinadas a desempenharem, nas respetivas áreas de jurisdição, as funções que lhes estão atribuídos por lei, bem como a fiscalizar o cumprimento da legislação aplicável (cf. o artigo 8º do Decreto presidencial n.º 69/2014, de 21 de março). O Serviço Nacional de Alfândegas (SNA), o Serviço de Migração e Estrangeiros (SME), o Serviço de Proteção Civil e Bombeiros, a Direção Nacional da Saúde e outros, são autoridades que atuam no espaço de jurisdição portuária.

1.3.1. Porto de Luanda

O Porto de Luanda, administrado pela Empresa Portuária de Luanda EP (cf. o artigo 1º do Decreto n.º 26/1998, de 14 de agosto), é o maior porto de Angola, quer em área territorial e marítima, como em termos de movimentação de mercadorias, representando mais de 70% das importações e exportações do país. Está localizado na Baía de Luanda, com características ambientais próprias da costa ocidental africana, e movimenta carga de exportação e de importação para várias partes do mundo. Na entrada do porto verificam-se excelentes condições naturais, com agitação marítima regular fraca e ventos calmos.

A Ilha do Cabo¹², proporciona proteção natural ao porto, contra as correntes e ondulação marítima, permitindo ter na baía condições favoráveis para as operações e manobras dos navios. O calado máximo no canal de aproximação é de 9,5 metros e as profundidades ao longo dos cais variam entre os 10,5 e 12,5 metros, exceto no terminal

¹¹ Em inglês *Gross tonnage* (GT) é medida em função do volume de todos os espaços interiores de um navio, desde a quilha até a chaminé. Em termos práticos, consiste numa espécie de índice de capacidade, usado para classificar um determinado navio com objetivo de prever as suas regras de governo, de segurança e outras obrigações legais a nível internacional (Sardinha, 2013, p. 7).

¹² Conhecida como Ilha de Luanda é um cordão litoral, com uma estreita língua de terra com cerca de 7 Km de comprimento, separa a cidade de Luanda do Atlântico, criando assim Baía de Luanda, onde está localizado o porto.

de cabotagem em que o calado varia entre os 3,5 e 5,5 metros. A baía de Luanda funciona como local de posição de espera e fundeadoiro, com um fundo de terreno firme e profundidade a variar entre os 15 e 30 metros, sendo de fácil acesso, com cerca de 1,5 milhas náuticas de largura e está limitada a leste pelo Morro das Lagostas e a oeste por um baixio que se pode identificar através de uma boia existente no prolongamento de baía (Porto de Luanda).



Figura 4 – Capitania do Porto de Luanda¹³

O Porto de Luanda tem cerca de 2738 metros de cais de acostável, está dividido em sete terminais e uma plataforma logística de apoio à indústria petrolífera. Os terminais são operados por concessionários privados, exceto o Terminal de Apoio às Atividades Petrolíferas, que é operado por uma empresa pública e o Terminal de Passageiros que está entregue ao IMPA. Os terminais do porto são os seguintes:

- Terminal de Carga Geral (Multiterminal) – Concessionário formado pela DNS (Angola), NDAL, BV e *Copinol*, área de 80.000 m², tem 900 metros de cais acostável e profundidade entre os 5,5 a 10,5 metros;
- Terminal Polivalente – Concessionário *UNICARGAS*, com uma área de 178.641 m², tem 356 de cais acostável e profundidade os 10 metros;

¹³ Porto de Luanda.

- Terminal de Contentores – Concessionário *SOGESTER*, com uma área de 142.467 m², tem 550 de cais acostável e profundidade entre os 10,5 a 12,5 metros;
- Terminal de Apoio a Atividade Petrolífera – Concessionário *SONANGOL-EP*, área de 1.597.540 m², 2064 metros de cais acostável e profundidade 12,5 metros;
- Terminal Multiuso – Concessionário *SONILS e SOPORTOS, S.A.*, com uma área de 181.070 m², tem 610 metros de cais acostável e profundidade os 12,5 metros;
- Terminal de Passageiros – Concessionário *IMPA*, com uma área de 4.090 m², tem 46 metros de cais acostável e profundidade os 10,5 metros;



Figura 5 – Porto de Luanda¹⁴

Além dos serviços anteriormente citados, comuns aos principais portos nacionais, o Porto de Luanda dispõe também de duas pequenas oficinas navais para a reparação de pequenas embarcações, além de uma doca flutuante usada apenas em caso de reparações de emergência para navios até 600 toneladas de porte bruto¹⁵.

¹⁴ Retirado em: <https://macauhub.com.mo/pt/2017/12/18/pt-porto-de-luanda-angola-devera-movimentar-8-milhoes-de-toneladas-em-2017/>, acedido em 19 de outubro de 2018.

¹⁵ Em inglês Gross Deadweight tannage ou Deadweight (dwt) - é a soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar sem comprometer a sua segurança, inclui o somatório dos pesos de combustível, água, mantimentos, pessoal embarcado, bagagens e outras cargas, expressa em toneladas. Em termos práticos, mede a capacidade comercial dos navios, através do que podem transportar.

1.3.2. Porto do Lobito

O Porto do Lobito localiza-se na Baía do Lobito, província de Benguela, é o segundo maior porto de Angola em termos de movimentação de mercadorias, superado apenas pelo porto de Luanda, estando a ser gerido pela Empresa Portuária do Lobito-EP.

O Porto é de fácil acesso, no seu canal de entrada as profundidades variam entre os 27 e 36 metros. A Restinga do Lobito¹⁶ confere ao porto proteção natural contra influências do mar, sendo as condições no interior do porto favoráveis para manobra dos navios, com ventos calmos, correntes fracas e agitação marítima regular. No porto o calado máximo permitido aos navios é de 10 metros, o fundeadouro tem cerca de 2,8 milhas náuticas de comprimento, 300 metros de largura e 17 metros de profundidade. O porto ocupa uma área de 24500 metros quadrados, possui cais de acostagem com cerca de 1122 metros de comprimento, divididos em 4 terminais: Terminal de Carga Geral; Terminal para Contentores Frigoríficos; Terminal de Contentores e uma Base de Apoio as atividades Petrolíferas.



Figura 6 – Porto do Lobito¹⁷

¹⁶ Extensão de terra com 10 Km de comprimento, separa o Atlântico da cidade do Lobito, criando a Baía.

¹⁷ Retirado em: <https://opais.co.ao/index.php/2018/01/24/zambia-da-sinal-de-interesse-no-corredor-do-lobito/>, acedido em 30 de outubro de 2018.

O Porto do Lobito está dotado de um estaleiro naval, o Estaleiro Naval do Lobito (LOBINAVE) utilizado para reparações dos navios e uma doca flutuante para grandes reparações e manutenções de navios com aproximadamente 30000 toneladas de porte e 190 metros de comprimento (Porto do Lobito). Importa referir que o “Porto está ligado ao caminho de ferro de Benguela, o que permite a ligação do porto com as regiões do interior e também à RDC e à Zâmbia, garantido deste modo a movimentação de cargas do interior para o litoral e vice-versa (Gomes, 2018)”. De acordo com os dados estatísticos do Porto do Lobito, este movimenta cerca de 600.000 toneladas de mercadorias diversas por ano.

1.3.3. Porto do Namibe

O Porto do Namibe localizado na baía do Namibe é o porto mais a sul do país, sendo por isso a porta de entrada e saída por via marítima de mercadorias para toda região do sul e dos países vizinhos daquela região, exportando essencialmente recursos minerais e matérias-primas a granel. O Porto está ligado ao caminho-de-ferro de Moçâmedes e do é gerido pela Empresa Portuária do Namibe-EP, conforme a Decreto que regula o seu Estatuto Orgânico.

O porto encontra-se em reabilitação, sendo que na primeira fase, concluída em 2011, foram reabilitados cerca 240 metros de cais e na segunda fase, que teve início em junho de 2018, com o fim previsto no final de 2019, serão reabilitados mais de 240 metros de cais, incluindo a construção de um porto pesqueiro (ANGOP, 2018a). O calado máximo permitido aos navios é de 10 metros, possibilitando a manobra de navios grande dimensões, estando o porto dividido em duas partes: Porto Comercial ou Terminal Comercial e o Porto Mineiro ou Terminal Mineiro.

1.3.3.1. Terminal Comercial

O terminal comercial, localizado mais a sul da província, movimenta por ano aproximadamente 200.000 toneladas de mercadorias diversas para toda a região sul do país, com cerca de 875 metros de cais contínuo, está subdividido em três zonas de acordo com as profundidades (Porto do Namibe):

- Zona 1 - que é a parte situado mais a sul do porto, com um cais de cerca de 265 metros de comprimento, o calado máximo permitido nesta zona é de 3 metros, servindo apenas para as embarcações de pequeno porte.
- Zona 2 - parte intermédia do porto, tem um cais com cerca de 130 metros de comprimento, sendo o calado máximo permitido de 6,1 metros e é utilizado para navios de pequeno e médio porte.
- Zona 3 - é a parte mais a norte do porto, com cerca de 480 metros de cais, sendo o calado máximo permitido aos navios de 10 metros, é utilizado para navios de grande porte.



Figura 7 – Terminal Comercial do Porto do Namibe¹⁸

1.3.3.2. Terminal Mineiro

O terminal mineiro está situado na localidade de Saco Mar, que se localiza a cerca de 10 km a norte do terminal Comercial, foi construído em 1967, “inicialmente com objetivo de exportação de minério de ferro e rochas ornamentais, produzidas das minas de Cassinda e Jamba na província da Huíla, assim como outros recursos minerais de origem em províncias do interior (Francisco 2013, p. 94)”. Atualmente o porto funciona

¹⁸ Retirado em: <https://revistacargo.pt/modernizacao-porto-namibe-marco/>, acedido em 31 de outubro de 2018.

como terminal de combustíveis, lubrificantes e outros derivados do petróleo, servindo para o abastecimento de toda região sul do país, sendo também utilizado para a exportação dos recursos minerais vindos do interior.

O cais do terminal tem cerca de 525 metros de comprimento, sendo o calado máximo permitido de 19 metros, sendo considerado um terminal de águas profundas, o que lhe permite a acostagem de navios de grande porte. O terminal movimenta anualmente cerca 300.000 toneladas de combustível e outros derivados do petróleo.

1.4. Frota Mercante

Como foi visto anteriormente, mais de 90% do comércio internacional de mercadorias é feito por via marítima (UNCTAD), contando com mais 50 mil navios transportando todo tipo de cargas. Por via aérea são apenas transportados passageiros e algumas cargas de valor elevado em relação ao seu peso. Os navios podem ser classificados de várias formas, tendo em conta o tipo de carga, natureza do tráfego, tamanho, sistema de movimentação da carga, sistema propulsor, entre outros.

Assim sendo, de acordo com Correia (2010, p. 146) os navios são classificados em navios Militares, navios de Comércio, navios de Indústria e os Auxiliares. Com base nestas categorias existem diversos tipos de navio. Angola tem uma frota mercante registada de 7 navios de grande porte: um navio de carga geral, um navio químico, dois navios de carga/passageiros, dois navios tanque e um navio *rol on/rol off*.

1.5. Frota de Pesca

A frota de pesca, a nível mundial, é bastante diversificada devido a variedade das culturas, locais de atividades, construtores e os materiais usados, a forma como são feitas as embarcações entre outras características. O número total de embarcações de pesca não motorizada em 2016, a nível mundial, era de aproximadamente 4,6 milhões, em que a frota da Ásia, com cerca de 3,5 milhões de embarcações, representa quase 75% da frota mundial. O total das embarcações motorizadas, no mesmo ano, a nível mundial, era de cerca de 42,8 milhões (FAO, 2018, p. 5-6).

Em África durante o ano de 2016 operavam, segundo a FAO (2018, pp. 35-37), cerca de 647.500 embarcações motorizadas e não motorizadas, totalizando cerca de 14,0% da frota mundial de pesca, dentre as quais 229.900 são embarcações motorizadas, equivalente a 8,1% da frota mundial de embarcações motorizadas. As embarcações não motorizadas são utilizadas na sua maior parte para a pesca de subsistência para as comunidades costeiras.

No caso particular de Angola, a frota de pesca também é bastante diversificada, existindo imensas variedades de embarcações: desde as artes de pesca utilizadas, as dimensões, os materiais usados na sua construção, local de pesca e outras características. A frota de pesca angolana, de acordo com a Lei dos Recursos Biológicos está dividida em quatro categorias, conforme a tabela abaixo.

Frota		Convés	Propulsão	Comprimento fora a fora - CFF [metros]	Potência do Motor - HP [Cavalos - CV]
Subsistência	Canoa	Aberto	Sem Motor	≤ 5	-----
	Chata	Aberto	Sem Motor	$5 < \text{CFF} \leq 7$	----
Artesanal	Chata	Aberto	Sem ou com Motor	$5 < \text{CFF} \leq 7$	$\text{CV} \leq 250$
	Catronga	Fechado	Com Motor	$7 < \text{CFF} \leq 14$	$\text{CV} \leq 250$
Semi-industrial		Fechado	Máquinas	$14 < \text{CFF} \leq 20$	$250 < \text{CV} \leq 500$
Industrial		Fechado	Máquinas	> 20	$\text{CV} > 500$

Tabela 1 – Classificação das embarcações da Frota de Pesca de Angola¹⁹

No apoio às atividades de pesca, o país conta com oito estaleiros além de várias oficinas navais de particulares, que apresentam algumas condições para a construção e manutenção de certas embarcações de pesca, distribuídos ao longo da costa e nas zonas interiores. Dos oito estaleiros, dois localizam-se na província do Namibe, três na província dos Benguela e três em Luanda.

¹⁹ Ministério das Pescas e do Mar (2017, p. 9).

Segundo o Regulamento das Atividades de Pesca para o ano de 2016, foi estimada a existência cerca de 9100 pequenas embarcações, como canoas, chatas e catrongas, das quais estão registadas e autorizadas para pesca local cerca de 5500 embarcações, podendo estas ir até as 4 milhas náuticas da costa, e, para a pesca industrial e semi-industrial do alto mar, foram autorizadas 168 embarcações (José, 2017). Segundo a FAO (2018, p. 38) os dados para Angola de 2016 referem que 3785 são embarcações não motorizados com menos de 12 metros de comprimento, 114 são embarcações motorizados, entre 12 e 24 metros de comprimento, e 156 embarcações motorizados com mais de 24 metros de comprimento.

A distribuição por regiões das embarcações de pesca, está de acordo com a concentração socioeconómica do país, sendo que, a província de Luanda como a região de maior poder económico e populacional do país, representa aproximadamente 68% das embarcações de pesca Industrial e semi-industrial, seguida pela província do Namibe, com 15% e a de Benguela, com 12%, as restantes províncias representam apenas 5%, predominando nestas regiões embarcações de pesca Artesanal e de Subsistência.

Por forma a assegurar o controlo das atividades de pesca por Satélite, todas as embarcações de pesca industrial e semi-industrial são obrigadas por Lei a estarem equipadas com um sistema de monitorização eletrónico, o Sistema MONICAP (*Vessel Monitoring System* - VMS)²⁰, utilizado desde 1999, permite a monitorização continua das embarcações de pesca nas zonas marítimas para as quais estão licenciadas.

Apesar da existência do sistema MONICAP, a falta de um acompanhamento contínuo das embarcações de pesca no mar e sua fiscalização regular, assim como a incapacidade da maioria dos portos poder receber o pescado, o que justifica que as embarcações de pesca das frotas industrial e semi-industrial façam transbordo das capturas para outras embarcações, torna mais difícil o controlo das suas atividades.

²⁰ É um sistema tipo "caixa negra" de monitorização para inspeções das atividades de pesca, controlado a partir de um centro em terra, utiliza o GPS para a localização da posição e velocidade das embarcações em que tem uma caixa MONICAP instalado.

1.6. Marítimos

Angola possui uma Escola Náutica, denominada Academia de Pescas e Ciências do Mar localizado na província do Namibe, onde são lecionados cursos de Navegação, Administração e Gestão das Pescas, Aquiculturas e Recursos Marinhos, Tecnologia e Organização de Processamento do Pescado, Eletrónica Industrial e Engenharia Eletrónica. Possui um Centro de Formação Marítima, para formação básica e especializada de marítimos além de outras Escolas e clubes de desportos náuticos. Apesar destes centros de formação, muitos dos marítimos, são formados no exterior.

1.7. Atividades Náuticas de Recreio e de Laser

O IMPA dispõe de atribuições no âmbito de autoridade marítima e exerce competências no domínio da marinha mercante, dos portos, da navegação, da segurança marítima e das atividades da náutica de recreio, de laser e desportivas, do mergulho amador, segurança dos banhistas e de outros praticantes de atividades náuticas de lazer, da prevenção da segurança e identificação das praias e da época balnear (cf. os artigos 4º e 30º do Decreto-presidencial n.º 69/2014, de 21 de março).

A prática das atividades náuticas desportivas que envolvem embarcações de recreio só é permitida em zonas de navegação livres de qualquer ação de banhistas e que não resulte prejuízos tanta para as pessoas como para o ambiente. Durante as atividades náuticas desportivas que envolvem embarcações estrangeiras, as entidades que dirigem tais competições, tendo em conta o artigo 57º do mesmo decreto-presidencial, têm a várias obrigações tais como:

- Comunicar, pelo meio mais rápido, o IMPA, através da capitania do porto da sua jurisdição, a entrada e saída de embarcações estrangeiras das suas instalações ou fundeadouros, informando as características das mesmas;
- Solicitar a visita das autoridades de Saúde dos, PFM, e o SME, quando se tratar do primeiro porto angolano que a embarcação estrangeira fizer escala;
- Designar o local de fundeadouro ou atracação em área autorizada pela capitania do porto, e outras assistências afim.

1.8. Atividades Económicas no Mar

O valor do mar, para as populações, está relacionado com as suas potencialidades económicas para o desenvolvimento das comunidades através das várias atividades que nele são realizadas, como o comércio e o transporte marítimo, exploração dos hidrocarbonetos e minerais, pesca e aquicultura marinha, investigação científica e biotecnologia marinha, produção do sal, energias renováveis e outras atividades (Carvalho, 1995, p. 27).

Angola é um dos países africanos mais rico em termos de recursos energéticos não renováveis e da diversidade do pescado encontrado no mar. De acordo com Vicente (1995, p. 16), citado por Rodrigues (2013, p. 9), podem ser encontradas no mar angolano recursos energéticos não renováveis (petróleo e gás natural) bem como quase todas as espécies de fauna marítima características dos climas tropicais.

As principais atividades económicas realizadas no mar, em Angola, além do comércio e o transporte marítimo, são a pesca, a aquicultura e a exploração de hidrocarbonetos. Em Angola as atividades de pesca são administradas pelo Ministro das Pescas e do Mar e a exploração dos Hidrocarbonetos está a cargo de concessionárias públicas e privadas que respondem ao Ministério dos Recursos Minerais e Petróleos. O Ministério do Ambiente, a PFM e a MGA são as principais entidades responsáveis por assegurar que estas atividades sejam realizadas dentro dos parâmetros estabelecida.

1.8.1. A Pesca e a Aquicultura

De entre várias atividades realizadas no mar, “a pesca é considerada como atividade mais tradicional, sendo praticada desde a pré-história, e continuará a ter um papel importante na vida das populações a nível mundial, com grandes diferenças regionais (Correia, 2010, p. 28)”. As atividades de pesca a nível global são feitas maioritariamente nos oceanos, segundo o mesmo autor (2010, p. 30), os oceanos proporcionam aproximadamente 90% das capturas mundiais do pescado, e, desde os anos 90, a captura tem-se mantido entre 80 e 86 milhões de toneladas de pescado por ano.

De acordo com a FAO (2018, p. 4), a produção global resultante das atividades de pesca no mar em 2016 foi de cerca de 79,3 milhões de toneladas de pescado, enquanto a pesca continental (rios e lagos) foi de cerca de 11,6 milhões de toneladas de pescado, representando apenas de 12,8% das capturas de totais. Os mesmos dados mostram que a China é o principal produtor de pescado a nível mundial desde 2002. Em África as atividades de pesca representam também valores elevados e são importantes fontes de alimento para vários países. De acordo com a FAO (2018, p. 5), as capturas no mar em África representam cerca de 10% do total a nível mundial, enquanto as capturas continentais representam 25% do total das capturas a nível mundial.

“Em países consumidores e produtores de pescado, como é o caso de Angola, as atividades de pesca e aquicultura representam um importante potencial para a economia e o desenvolvimento do país, contribuindo não só para a segurança alimentar, mas também para o emprego e o alívio da pobreza das populações, através da promoção de uma exploração sustentável e equilibrada dos seus recursos pesqueiros” (Ministério das Pescas e do Mar, 2017, p. iii).

A costa angolana é geralmente caracterizada por elevadas produtividades biológicas e pesqueiras, onde é possível distinguir duas zonas: zona norte e centro, que possui características mais tropicais, influenciada pela corrente quente de Angola, existindo nesta zona variadíssima diversidade de espécies, é considerada como uma zona de baixa produtividade; E a zona sul, que é influenciada pela corrente fria de Benguela²¹, com características temperadas, tem menor diversidade de espécies e abundância dos recursos pesqueiros (Ministério das Pescas e do Mar 2017, p. 3). As características destas zonas permitem a captura de aproximadamente 480.000 toneladas de pescado por ano ao longo de toda a costa marítima. Das capturas totais anuais cerca

²¹ É uma corrente do Atlântico Sul de águas frias acompanhada de ventos frios (ventos alísios de sudeste do Atlântico Sul), que se movem no sentido Sul-Norte, paralelo a costa ocidental meridional africana, desde o Cabo da Boa Esperança (na África do Sul), passando pela Costa dos Esqueletos (na Namíbia) até o contorno da província de Benguela (em Angola) perto da Latitude 12° Sul, onde de seguida se desvia para oeste em direção ao equador, e vira-se bruscamente para Oeste e se transforma na Corrente Equatorial Sul. Esta corrente chega a atingir cerca de 300 Km de largura no Largo da província de Benguela e influencia bastante na riqueza piscatória do país (Ponte, 2006).

de 40% é feita pela pesca industrial. Para o ano de 2019 estima-se uma captura de pescado de aproximadamente 641.000 toneladas (Paulo, 2019).

A aquicultura é uma das atividades que contribui bastante para a alimentação das populações a nível mundial, sendo bastante importante para compensar o declínio dos recursos haliêuticos no mar. “A aquicultura tem crescido nas últimas décadas ao ritmo de aproximadamente 8,8% por ano. Este setor, por si só, conta atualmente, com cerca de um terço do fornecimento mundial de produtos de peixe e cerca da metade do peixe para alimentação direta (Correia, 2010, p. 49)”. Graças ao aumento das atividades da aquicultura marinha e continental, a produção global em 2016 foi de cerca de 80 milhões de toneladas de pescado. Tal como na pesca, na aquicultura a China é também o maior produtor, e desde 1991 vem produzindo anualmente mais do que resto do mundo combinado (FAO, 2018, p. 5).

“A aquicultura tem sido desenvolvida em Angola nos últimos anos como uma possibilidade e até mesmo uma necessidade para suprir a procura de pescado e assegurar a alimentação das comunidades (Dombaxe, 2015)”. Esta atividade tem como objetivo promover o desenvolvimento das comunidades, contribuir para a erradicação da fome e a redução da pobreza e garantir a segurança alimentar das populações. Vários projetos de atividades de aquicultura e mari-culturas estão em curso no país para que anualmente sejam produzidas cerca de 39.660 toneladas de pescado, projetos estes distribuídos em várias regiões ao longo da costa e no interior do país, (Ministério das Pescas e do Mar, 2017, p. 23).

1.8.2. Exploração dos Hidrocarbonetos

O mar, além de ser a maior via de comunicação para o transporte de mercadorias, é hoje também uma fonte de recursos minerais e energéticos. Os principais recursos energéticos explorados no mar são o petróleo e o gás natural. “De acordo com Hyne (2001), citado por Correia (2010, p. 55), existem vários tipos de petróleo, sendo que o mais comum e abundante é o petróleo convencional, que representa cerca de 95% do petróleo estriado no mundo, e o petróleo não convencional, conhecido como petróleo pesado”. Para o mesmo autor o petróleo convencional é de

extração fácil e mais barato, podendo ser encontrado em qualquer parte do mundo, já o petróleo não convencional é característico das regiões polares e é encontrado a grandes profundidades sob o leito dos oceanos, apresentando-se em muitos casos misturado com areia. O petróleo explorado em Angola é o convencional, localizando-se maioritariamente ao largo da costa.

As atividades de pesquisa e prospeção dos hidrocarbonetos em Angola, de acordo com a SONANGOL, tiveram o seu início ainda na época colonial em 1910, em que a Companhia Canha & Formigal foi concessionária de uma área em terra de aproximadamente 114.000 Km² nas Bacias do Congo e do Cuanza, sendo que apenas em 1915 se fez a perfuração do primeiro poço. As atividades tiveram que parar por algum tempo, na sequência das duas guerras mundiais. Em 1955, com o retorno das atividades, a concessionária Petrofina fez a primeira descoberta de petróleo comercial ao largo da costa na região norte do país. A produção máxima de exploração do petróleo da época colonial foi cerca de 172.000 bopd, valor atingido em 1974.

Com a independência de Angola em 1975, as atividades de pesquisa e prospeção dos hidrocarbonetos continuaram, mas nos primeiros anos a um ritmo reduzido. Em 1976 foi criada a empresa pública SONANGOL que juntou as concessionárias que na altura realizavam atividades de exploração dos hidrocarbonetos no país.

A SONANGOL EP – Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola é a concessionária pública exclusiva para exploração de hidrocarbonetos no subsolo e na plataforma continental do Estado angolano, sendo responsável pelas atividades de pesquisa, prospeção, produção, refinação, transformação, armazenagem, transporte e comercialização do petróleo e seus derivados. Desde a sua criação a SONANGOL tem vindo a crescer cada vez mais, tendo-se tornado a principal empresa pública neste âmbito, garantindo emprego a muitos angolanos e contribuindo para o crescimento e desenvolvimento da economia do país.

A produção do petróleo em Angola, desde a independência, tem vindo a aumentar. Segundo os dados da SONANGOL, a produção teve o pico mais elevado em 2008, com aproximadamente 1,9 milhões de bopd. Em 2017 a produção foi de cerca de

1,6 milhões, em 2018 foi de cerca de 1,65 milhões e para 2019 estima-se uma produção aproximadamente igual a produção de 2018. Por muito tempo as receitas do petróleo foram usadas para suportar as exigências da guerra civil, com o fim desta, as receitas da extração do petróleo passaram a ser usadas para a reconstrução do país, pagamento das dívidas públicas e, sobretudo, para o crescimento e desenvolvimento da economia do país, a fim de garantir o bem-estar de todos os angolanos.

Com a criação da Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis, através do Decreto presidencial n.º 49/2019, de 6 fevereiro, a SONANGOL passou algumas competências a esta nova Agência, no que diz respeito a regulação da exploração, fiscalização e promoção de contratos de exploração de hidrocarbonetos, sendo que a SONANGOL continuou com as restantes competências do setor.

O setor petrolífero representa em Angola a principal fonte de desenvolvimento da economia, mas devido à queda do preço do petróleo no mercado internacional nos últimos anos, o Estado angolano tem apostado ainda mais em muitos outros setores, como por exemplo o setor do gás natural explorado também ao largo da costa, por forma a reduzir a dependência do petróleo e diversificar a economia.

A descoberta das reservas do gás natural permitiu em grande parte a redução da dependência do petróleo. As primeiras atividades de investigação, pesquisa e avaliação do gás natural ao largo da costa angolana, tiveram início em 2004, mas apenas em 2006 foi feita a perfuração do primeiro poço de avaliação do gás natural. Atualmente a produção do gás natural, a par do petróleo, contribuem bastante para o desenvolvimento e o crescimento da economia do país.

1.9. Principais Convenções Internacionais ratificadas pelo Estado Angolano

A Organização Marítima Internacional (IMO) é uma agência especializada das Nações Unidas, criada em 1948 em Genebra, denominada até 1982 de Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, com objetivo de instituir um sistema de colaboração entre as Nações no que diz respeito a segurança marítima internacional, uniformização em algumas especificações técnicas de construção naval, salvaguarda da

vida humana no mar, proteção e preservação dos recursos e do meio ambiente marinho e outras especialidades²². Para a resolução das várias questões resultantes das atividades no mar, a IMO tem promovido o desenvolvimento de várias convenções e acordos internacionais, em que os Estados membros ficam obrigados à sua implementação (*United Nations Treaty Collection*), depois de as ratificarem.

O Estado angolano é membro da IMO, deste 6 de junho de 1977 (UNTC), e tem vindo a assinar e ratificar várias convenções e acordos internacionais, de modo a ter o controlo das suas atividades, assim como tem feito esforços por forma a honrar com os seus compromissos. Das várias convenções e acordos internacionais ratificadas pelo Estado angolano salientam-se: A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a Convenção para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), a Convenção sobre Busca e Salvamento (SAR), o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIEAM), a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos (STWC), a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição do Mar por Navios (MARPOL), a Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos no Mar e a Convenção Internacional Relativo a Intervenção no Alto Mar em casos de Acidentes com Poluição por hidrocarbonetos.

Angola faz parte do *Memorandum of Understanding on Port State Control for West & Central African Region*, designado simplesmente como Abuja MoU, criado em 22 de outubro de 1999, numa conferência realizada pela IMO e os países integrantes desta organização em Abuja, na Nigéria. O Abuja MoU, de acordo com a sua página, é um documento oficial com várias normas, procedimentos e práticas de harmonização para o controlo pelo Estado do porto das condições de segurança dos navios estrangeiros em conformidade com as convenções internacionais, com objetivo de garantir a segurança marítima, proteção e preservação do meio ambiente marinho, salvaguarda da vida humana no mar, as condições de trabalho e da vida das tripulações e facilitar a cooperação e o intercâmbio de informações entre os Estados membros.

²² Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, acedido em 2 de fevereiro de 2019.

2. Regulamentação Internacional dos Espaços Marítimos

2.1. Enquadramento

Todo o Estado tem o soberano poder e jurisdição absoluta no seu território terrestre. No mar, a particularidade das condições ambientais adversas à presença humana dificultam o exercício da soberania ou jurisdição do Estado.

Durante séculos, o mar esteve sobre a doutrina de liberdade de navegação defendida por Hugo Grócio²³, através da sua obra *Mare Liberum*²⁴, em que, segundo esta, o mar era livre para todos e nenhum Estado poderia impor o seu poder ou impedir que outros exercessem suas atividades comerciais livremente (Neto, 2012, p. 401-403). Esta doutrina opunha-se à doutrina da exclusividade do comércio e da navegação pelos descobridores, na sequência do Tratado de Tordesilhas²⁵, que ficou conhecida pela política de *Mare Clausum*, em que dava o direito de exclusividade para a navegação e comércio aos descobridores de qualquer território ou rota marítima (Guedes, 1998, pp. 22-24).

Com o decorrer do tempo e devido ao aumento das atividades da pesca, essencialmente junto a costa onde se situam os maiores pesqueiros, houve a necessidade de estabelecer para cada Estado costeiro uma faixa do mar litoral em que este exerceria a sua soberania e/ou jurisdição, a fim de ter domínio sobre todas as atividades nesse espaço. Apenas nos séculos XXVIII e XIX através de várias teorias que foram surgindo na altura, se iniciou o processo de uniformização da faixa de mar em que cada Estado poderia exercer o seu domínio. Uma das ideias mais aceites na época foi a teoria do alcance do tiro de canhão, que definia em 3 milhas náuticas, a partir de terra a faixa de mar litoral em que o Estado costeiro poderia exercer a sua soberania e

²³ Hugo Grócio (1583-1645) foi um Jurista, filósofo, historiador e teólogo Holandês, considerado juntamente com o teólogo espanhol Francisco de Vitória como pais do Direito Internacional.

²⁴ 1609.

²⁵ Tratado assinado em 7 de junho de 1494 entre o Reino de Portugal e a Coroa de Castela (Espanha). Este Tratado estabelecia a divisão dos mares em duas grandes áreas, em que Portugal ficou as terras descobertas e por descobrir do oriente e a Espanha com as terras situadas no ocidente, medidas a partir de uma linha imaginária de se demarcava 1770 km a oeste das ilhas de Cabo Verde.

jurisdição (Guedes, 1998, pp. 20-29). As 3 milhas náuticas de distância definida até então, representa o limite máximo do alcance do canhão daquela época.

Apesar das várias teorias, o processo para definir a extensão da faixa de mar sobre a qual o Estado costeiro teria domínio continuou, sendo que os principais eventos a nível internacional sobre esta matéria foram, a Conferência de Haia de 1930, convocada pela Sociedade das Nações²⁶ e as três Conferências de Genebra das Nações Unidas sobre o Direito do Mar realizadas em 1958, 1960 e entre 1973 a 1982, primeira, segunda e terceira conferência respetivamente, nas quais se conseguiu desenvolver soluções para vários dos problemas associados a delimitação dos espaços marítimos e os seus regimes.

A CNUDM define o papel do Estado em três grupos de funções e responsabilidades: O Estado costeiro tem jurisdição nos espaços marítimos correspondentes às águas interiores, mar territorial, ZEE e plataforma continental, sendo responsável pela preservação e proteção do meio ambiente marinho, segurança de navegação e salvaguarda da vida humana no mar; O Estado de Bandeira tem jurisdição e controla as questões administrativas, técnicas e sociais sobre os navios que arvoram a sua bandeira; E o Estado do porto que assegura jurisdição sobre as atividades dos navios nacionais e estrangeiros nos portos, espaços de acesso aos portos e canais, baías e outras áreas adjacentes à linha de costa. Assim um determinado Estado costeiro possui jurisdição sobre as atividades nos seus espaços marítimos e, por sua vez, o Estado de bandeira detém jurisdição sobre navios que arvoram sua bandeira (Kaye, 2016, p. 3).

2.2. Zonas Marítimas sob Jurisdição Nacional do Estado costeiro

De modo a organizar as atividades no mar, a CNUDM divide o mar em duas grandes áreas, áreas ou zonas marítimas sob soberania e jurisdição nacional (águas

²⁶ Conhecida com Liga das Nações, foi uma organização internacional criada após a Primeira Guerra Mundial, em 1919 em Versalhes, França, pelos países vencedores, com objetivo de manter a paz no mundo, autodissolvida em 1946, dando origem ONU, organização esta que tem como objetivo primordial manter a paz e segurança internacional, desenvolver relações de amizade entre as nações baseada no respeito do princípio da igualdade de direitos e da autodeterminação dos povos e realizar cooperações internacionais para a resolução de problemas entre as Nações (cf. o artigo 1º da Carta das Nações Unidas).

interiores, mar territorial, zona contígua, ZEE e a plataforma continental) e áreas ou zonas marítimas fora do alcance de soberania e jurisdição nacional de qualquer Estado (alto mar e a área).

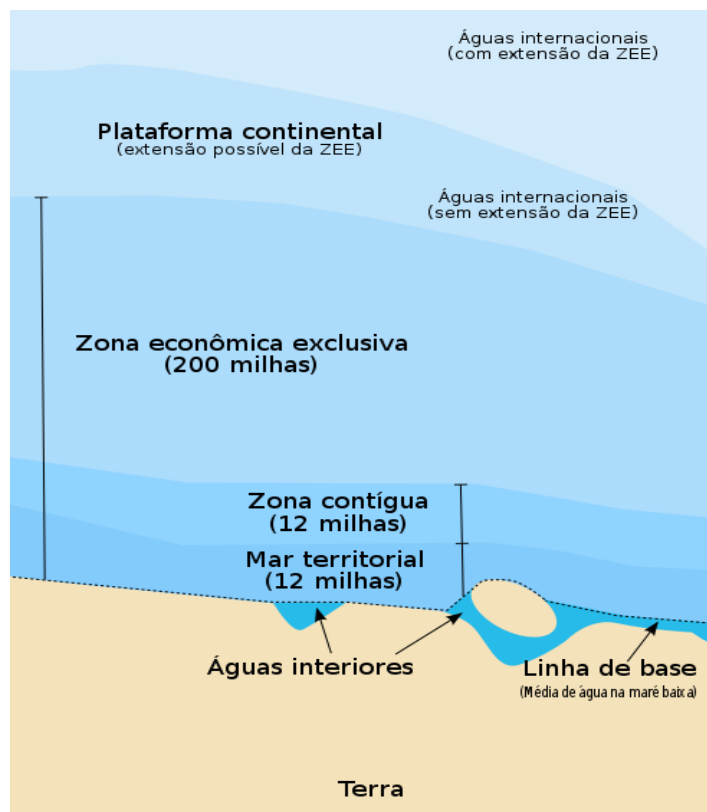


Figura 8 – Zonas Marítimas²⁷

Nas zonas sob soberania e jurisdição nacional, de acordo com a Convenção, os direitos de soberania ou jurisdição do Estado costeiro aumentam conforme a proximidade da costa, assim em águas interiores, a soberania ou jurisdição do Estado costeiro é semelhante ao regime terrestre.

2.2.1. Águas Interiores

Desde sempre que os Estados exerceram seus poderes de soberania e jurisdição em zonas próximas da sua costa, mesmo sem antes estarem definidas em acordos e convenções internacionais.

²⁷ Retirado em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zonmar-pt.svg> acessado em 2 de março de 2019.

As águas situadas para dentro das linhas base, são consideradas de águas interiores do Estado costeiro. Nestas águas o Estado costeiro exerce poderes soberanos e de jurisdição absoluta semelhante aos que são exercidos em terra firme, e não é aplicado o direito da passagem inofensiva (cf. artigo 8º da Convenção).

2.2.2. Mar Territorial

O mar territorial é a zona marítima adjacente à linha de base, às águas interiores, ou às águas arquipelágicas em Estados arquipelágicos, que inclui o espaço aéreo sobrejacente e o leito do mar destas águas. É a zona marítima mais antiga, a sua largura e regime foi objeto de debate a nível internacional durante séculos.

No século XVIII surgiu a teoria do alcance do tiro de canhão apresentada pelo jurista e político holandês Bynkershoek e o economista italiano Galiani. Esta teoria fixava a largura do mar territorial em 3 milhas náuticas partir de terra, ficando o alto mar, o espaço marítimo para além desta faixa, em que nenhum Estado possuía jurisdição ou soberania. Mas com a evolução da artilharia este conceito foi gradualmente aumentando, tendo diversos Estados adotado as suas próprias medidas para a delimitação do mar territorial (Neto, 2012. P. 404).

Devido a estas incompatibilidades, nomeadamente sobre a largura do mar territorial para além das 3 milhas náuticas anteriormente apresentada pela teoria do tiro de canhão, foram surgindo várias intervenções a nível internacional. No início do século XX, foi convocada pela Sociedade das Nações, a que é conhecida como Conferência de Haia de 1930, para serem abordadas questões relacionadas com o mar e principalmente com a extensão do mar territorial (Guedes, 1998, p. 36). Nesta conferência não foi definida a extensão do mar territorial, e muitos Estados passaram a definir seu próprio mar territorial, o que posteriormente desencadeou outras conferências internacionais.

Por forma a continuar a tratar dos assuntos relacionados com o mar foram realizadas pelas Nações Unidas as três Conferências de Genebra sobre o Direito do Mar. Durante estas conferências foram solucionadas várias questões, dentre as quais foi

definida a largura do mar territorial de forma que não ultrapassasse as 12 milhas náuticas medidas a partir da linha de base (Guedes, 1998, pp. 41-46).

O Estado costeiro tendo em conta o estabelecido no n.º 1 do artigo 2º da Convenção tem o poder de soberania e jurisdição no mar territorial, espaço aéreo que lhe sobrepõe bem como no leito e o subsolo deste mar, assim como pode adotar normas para a regulamentação deste espaço. A soberania do Estado costeiro no mar territorial está limitada apenas pelo direito de passagem inofensiva de embarcações de todos outros Estados, em conformidade com o artigo 17º da Convenção.

2.2.3. Zona Contígua

A zona contígua é o espaço marítimo além do mar territorial, medida a partir da linha de base, ou do limite exterior do mar territorial, e prolonga-se até ao limite máximo de 24 milhas náuticas, em conformidade com o artigo 33º da Convenção. Esta zona de acordo com o mesmo artigo é facultativa podendo ser reivindicada pelo Estado costeiro, na qual pode reforçar a sua jurisdição e tomar medida de fiscalização necessárias para prevenir e punir infrações aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de migração ou sanitários no seu mar territorial.

A definição da zona contígua, tal como o mar territorial, foi também inicialmente proposta na conferência de Haia de 1930, mas, por falta de acordo na comunidade internacional, a sua dimensão não foi definida e os Estados passaram estabelecer as suas próprias zonas. (Guedes, 1998, p. 36). Já na primeira conferência de Genebra das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1958, a zona contígua foi definida como sendo a zona de primeira linha para a defesa do Estado costeiro, podendo apenas estender-se até as 12 milhas náuticas, contudo, apesar desta definição, muitos Estados prolongavam as suas zonas contíguas até às 24 milhas. Apenas na terceira conferência de Genebra (1973-82) ficou estabelecido o seu limite exterior como sendo de 24 milhas náuticas a partir das linhas de base, bem com o seu regime jurídico (Guedes, 1998, pp. 41-46).

2.2.4. Zona Económica Exclusiva

O desenvolvimento da tecnologia permitiu o acesso à exploração do fundo dos mares, o que levou os Estados a estender o espaço marítimo sob sua jurisdição para além do mar territorial, a fim de aproveitar os recursos naturais ali existentes. Esta zona marítima, para fins de exploração económica, foi definida na segunda conferência de Genebra de 1960, e o termo ZEE surgiu a partir das conclusões da reunião da União Africana em Laundé, Camarões em 1972 (Kaye 2016, p. 9).

A ZEE é a mais recente zona marítima estabelecida no Direito do Mar e pode ser reivindicada pelo Estado costeiro, sendo que a sua largura e o regime geral foram definidas na terceira conferência de Genebra sobre o Direito do Mar (1973-82). Tendo em conta o artigo 55º da Convenção, a ZEE é o espaço marítimo além do mar territorial e a este adjacente, medido a partir das linhas de base, a partir das quais é medida a largura do mar territorial, não podendo estende-se além das 200 milhas náuticas. Segundo Guedes (1998, p. 152), pela forma como a ZEE se encontra integrada na Convenção, um especialista não hesitou em considerar este espaço como “certamente o instituto central do novo Direito do Mar”.

Na ZEE conforme o estabelecido no artigo 56º da Convenção, o Estado costeiro tem o direito de jurisdição para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos marinhos vivos e não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, para colocação de ilhas artificiais, instalações e outras estruturas, investigação científica marinha, proteção e preservação do meio ambiente marinho, assim como outros direitos e deveres prescritos na Convenção. Nesta zona, tendo em conta o artigo 58º, todos os Estados gozam da liberdade de navegação, sobrevoo, colocação de cabos e dutos submarinos e outros usos do mar considerados internacionalmente lícitos.

2.2.5. Plataforma Continental

A definição e delimitação dos espaços marítimos, assim como o seu regime em geral, têm sido objeto de interesse dos Estados há vários séculos, uma vez que aqueles

são fontes de alimentação, de recursos naturais, permitem o comércio e transporte e outras atividades, sendo também um acesso para ações militares.

Apesar disto, o desenvolvimento do conceito e da definição da plataforma continental é bastante recente e remonta segundo Guedes (1998, p. 180) à proclamação do Presidente dos EUA Harry Truman em 1945, em que devido a necessidade elevada de exploração dos recursos naturais, petróleo, gás natural e outros minerais, simplesmente prolongou unilateralmente a soberania e jurisdição dos EUA sobre todos os recursos naturais da plataforma continental possíveis de serem explorados. Para o Presidente Truman “o exercício de soberania e jurisdição sobre os recursos naturais do subsolo e leito do mar na plataforma continental pelo Estado costeiro é razoável e justa”, baseando-se de que a plataforma continental poderia ser considerada como extensão do território terrestre do Estado costeiro (Kaye 2016, p. 10).

Durante este período devido ao aumento de exploração dos hidrocarbonetos no oceano profundo, as pretensões do Presidente Truman sobre as plataformas continentais não foram contestadas, e muitos outros Estados optaram por estabelecer as suas plataformas continentais, inicialmente sem nenhum acordo a nível internacional quanto à sua delimitação (Kaye, 2016, p. 11). Estes acontecimentos retiravam o protagonismo às organizações internacionais para definição da natureza e do regime da plataforma continental, sendo que, posteriormente foi um dos assuntos abordados nas conferências de Genebra sobre o Direito do Mar (Giffoni, 2010).

Para dar uma resposta à problemática definição da plataforma continental, durante a década de 1950, foram apresentadas pela Comissão de Direito Internacional duas opções para a sua definição: Uma estabelecia o limite exterior da plataforma continental tendo em conta a profundidade de 200 metros, e a outra segundo a capacidade que o Estado costeiro tivesse para a exploração dos recursos naturais (Kaye, 2016, p. 11).

Na primeira conferência de Genebra de 1958, segundo Guedes (1998, p. 179) foi definida a plataforma continental, não com base da proclamação do Presidente Truman sobre a jurisdição dos recursos naturais, nem com base nos conhecimentos

geomorfológico e geofísico do fundo do mar, mas tendo em conta a definição da Comissão de Direito Internacional, em que o limite exterior da plataforma continental deveria estender-se até aos 200 metros de profundidade. Na segunda conferência de Genebra de 1960, pouco ao nada se alterou em relação ao conceito e regime da plataforma continental, o que levou a que durante a década de 60 os Estados se mostrassem insatisfeitos em relação a situação deste assunto. Foi durante a terceira conferência que, segundo Kaye (2016, p. 11), surgiram vários protestos de modo a redefinir o conceito da plataforma continental, que após várias sessões da conferência, foi definida como apresentada na parte VI da CNUDM de 1982.

A plataforma continental de um Estado costeiro, conforme o n.º 1 do artigo 76º da Convenção, compreende o leito e o subsolo das áreas marinhas que se estendem além do seu mar territorial até a uma distância de 200 milhas náuticas medidas a partir das linhas de base. O Estado costeiro pode, quando devidamente justificado, conforme os critérios da Convenção, estender a sua plataforma continental até uma distância que não excede o limite das 350 milhas náuticas medidas a partir das linhas de base.

2.3. Zonas Marítimas fora de Jurisdição Nacional do Estado

2.3.1. Alto Mar

O alto mar, de acordo com a Convenção, é o espaço marítimo fora da soberania ou jurisdição nacional de qualquer Estado. O alto mar corresponde à superfície das águas, à coluna de água e ao espaço aéreo que lhe sobrepõe de todas as partes do mar que não incluem águas interiores, mar territorial, zona contígua, ZEE, plataforma continental nem as águas arquipelágicas de um Estado arquipelágico (cf. o artigo 86º da Convenção).

O alto mar é a parte do espaço marítimo aberto a todos os Estados. Neste espaço todos os Estados gozam da liberdade de navegação, sobrevoo, colocação de cabos e dutos submarinos, liberdade de construir ilhas artificiais e outras instalações, de pesca e de investigação científica marinha. Estas liberdades para todos os Estados devem ser exercidas de acordo com as condições estabelecidas na Convenção e noutras normas de

direito internacional (cf. o artigo 87º da Convenção). A Convenção prevê que no alto mar os Estados têm o dever de cooperar uns com os outros para tomar medidas necessárias de modo a preservar o meio ambiente marinho e recursos vivos e não vivos.

2.3.2. Área

A área descrita na parte XI da CNUDM é constituída pelo leito do mar, fundos oceânicos e pelo subsolo correspondente. Esta zona encontra-se para além da soberania ou jurisdição nacional dos Estados. Também denominada de zona internacional dos fundos marinhos e oceânicos Aguado (2013), citado por Menezes (2015 p. 148), constitui o património comum da humanidade (cf. o artigo 136º da Convenção), e a sua gestão compete à *International Seabed Authority* (Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos das Nações Unidas) sediada em Kingston, Jamaica.

A área foi definida na terceira conferência Genebra como sendo o património comum da humanidade, em que os recursos naturais e os fundos oceânicos ficariam sob jurisdição universal. Os conceitos apresentados para a área não foram do acordo de alguns Estados, principalmente daqueles com maior desenvolvimento a nível tecnológico, que por isso, não ratificaram esta Convenção (Correia e Monteiro, 2012, p. 57).

Devido ao aumento de discordância de alguns Estados, em relação a área, a Assembleia Geral das Nações Unidas em 1994 proporcionou a implementação do acordo relativo à aplicação da Parte XI da CNUDM, que modificou alguns conceitos (Guedes, 1998, p. 2015), limitando os poderes da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e ampliando os poderes dos Estados. Como se trata de uma área muito afastada de costa ficaram beneficiados os Estados com maior capacidade tecnológica para o aproveitamento dos recursos naturais na área (Correia e Monteiro, 2012, p. 57).

2.4. Uso da Força no Mar

No exercício do controlo da aplicação da lei no mar, em espaços sob jurisdição nacional e fora destes, o uso da força, pelos navios de guerra ou navios com funções policiais, deve ser, sempre que possível, evitado sendo usado apenas como último

recurso ou em situações de ataque eminente para a sua legítima defesa. Quando não o for, o uso da força deve ser necessariamente proporcional, suficiente e o mínimo possível em relação à ameaça, evitando sempre o excesso e tendo portanto de ser articulado com o Estado de bandeira, de modo a evitar tensões entre os Estados (Kwast, 2008, p. 1).

É importante ter em conta as razões para o uso da força no mar, neste caso não se refere a questões relacionadas com a guerra ou conflitos dentro e entre Estados, mas sim aos propósitos relacionados com o exercício de controlo e fiscalização marítima para o cumprimento da regulamentação, tanto de carácter nacional como internacional. O uso da força, quando necessário, pode ser feito, por exemplo: em missões de fiscalização e patrulhamento marítimo para obrigar uma embarcação a afastar-se da costa de modo evitar o tráfico de drogas ou de seres humanos; a bordo de uma embarcação para uma inspeção e investigação, com a finalidade de apreendê-la ou obrigá-la a retirar-se das águas onde se encontra, por suspeita de prática de ilícitos como a pesca ilegal, pirataria, poluição marítima, contrabando ou atividades de investigação não autorizadas (Moore, 2016, p. 28).

A lei internacional dos direitos humanos, segundo Moore (2016, p. 27), apesar de apresentar e desenvolver mecanismos necessários para a boa relação entre os Estados, preservação e manutenção da paz no Mundo e controlo da proliferação de armas, não apresenta orientações específicas sobre o uso da força no mar no caso de atividades ilícitas, que ponham em causa a autoridade do Estado. Contudo, pode ser feita em certos casos.

Rothewell e Stephens (2010, p. 419), citado por Moore (2016, p. 27), no artigo *The Use of Force*²⁸, afirmam que o uso da força no mar está relacionado com o direito internacional consuetudinário²⁹ e com o direito internacional convencional restrito para

²⁸ 2016.

²⁹ É o direito composto por normas que surgem de costumes desenvolvidas em sociedade, mesmo sem terem passado por um processo formal do direito convencional. Neste direito as leis, normas e regulamentos são de extrema importância, já que podem cobrir certas lacunas jurídicas deixadas em tratados e convenções internacionais, para regularizar certas práticas e atividades.

certas atividades, como a pesca, transporte marítimo, migrações ilegais, tráfico de drogas e de seres humanos e outras atividades de caráter regional ou bilateral.

A CNUDM não apresenta medidas para o uso da força no mar em navios, aeronaves ou em plataformas suspeitas de práticas de atos ilícitos, apenas trata dos deveres, obrigações e responsabilidades do Estado para a preservação do patrimônio comum da humanidade, assim como apresenta medidas para um bom relacionamento entre os diferentes Estados nas suas diversas atividades e por sua vez, aceita que os mesmos criem as suas próprias leis e regulamentos em conformidade com a Convenção, por forma a controlar e ter domínio sobre as atividades realizadas nos seus espaços marítimos.

Com o aumento das ameaças, riscos e atos ilícitos no mar, as forças com funções policiais estão cada vez mais envolvidas em atividades de fiscalização marítima, para o cumprimento das leis, conservação e preservação dos recursos naturais e do meio ambiente marinho e salvaguarda da vida humana no mar. Para este efeito o uso da força no mar deve ser feito como o último recurso. A ser usado deve respeitar os conceitos do uso da força mínima e interferência mínima, por forma a garantir a capacidade de aplicar a lei, assim como em caso de autodefesa (Moore, 2016, p. 28).

As abordagens em navios suspeitos de práticas ilícitas devem de acordo com o direito internacional, ser precedidas de sinalização com sinais internacionalmente conhecidos, de forma haver comunicações entre ambas as partes. Se por algum motivo o navio suspeito de práticas de atos ilícitos não cooperar, mesmo depois de várias tentativas, sendo usados todos os esforços e meios possíveis para haver comunicação, o navio que persegue pode, neste caso, fazer o uso da força, sendo que antes deve informar o navio suspeito de práticas ilícitas e certificar se de que não há riscos para a vida humana (*International Tribunal for the Law of the Sea*, 1999). Quando estes procedimentos não são verificados, podem originar tensões entre os Estados, que podem ser resolvidos nos tribunais. Contudo, estas situações poderão gerar conflitos, comprometendo a segurança marítima internacional e aumentar o grau de violência no mar e a insegurança para os marítimos e para o comércio (Kwast, 2008, p. 3).

Por forma a evitar o uso da força perante suspeitas de práticas ilícitas no mar foram criados vários protocolos e acordos internacionais, como por exemplo: A Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas; A Convenção para a Supressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima assim como o seu Protocolo de 2005; o Protocolo contra o Contrabando de Migrantes por Terra, Mar e Ar, suplemento da Convenção das Nações Unidas sobre o Crime Organizado Transnacional e outros acordos.

3. Entidades Competentes no Exercício da Autoridade do Estado no Mar

3.1. Enquadramento

Tendo em conta os vários conceitos de sistema definidos no capítulo V, em Angola não existe um SAMN bem definido e descrito integralmente em documentos oficiais, mas existem instituições, entidades e órgãos com competências para exercerem as suas responsabilidades no mar, como: O IMPA e o Instituto Nacional de Hidrografia e de Sinalização Marítima (IHSMA) de Angola, que estão na dependência e tutela do Ministério dos Transportes (ver Anexo E).

A organização das entidades com atribuições no domínio marítimo, apresentada na Lei n.º 27/2012, 28 de junho, estabelece a AMN como elemento interministerial, no qual se integram os departamentos responsáveis pelos vários setores no âmbito da autoridade do Estado no mar, sendo que o Ministério dos Transportes atua como responsável do setor portuário e pela coordenação da AMN que compreende departamentos dos seguintes Ministérios: Ministério da Defesa Nacional (MDN), do Ambiente, das Pescas e do Mar, do Interior, das Relações Exteriores, da Saúde, da exploração dos Recursos Minerais e Petróleo, da Justiça e dos Direitos Humanos.

O Ministério das Pescas e do Mar é um órgão do Estado com competência no mar, no âmbito de exploração e aproveitamento dos recursos pesqueiros, salvaguarda e proteção dos recursos haliêuticos e do ambiente marinho, sendo responsável pela elaboração, execução, supervisão e controlo das políticas de gestão e ordenamento dos recursos marinhos, das atividades de pesca e aquicultura, da produção de sal e assuntos relacionados com investigação, inovação e desenvolvimento tecnológico marinho, prospeção, exploração e potenciação dos recursos aquáticos e de uma economia do mar sustentável (cf. o artigo 1º do Decreto presidencial n.º 23/2018, de 31 de janeiro).

O Serviço Nacional de Fiscalização Ambiental (SNFA) é um órgão do Ministério do Ambiente responsável pela coordenação, execução e fiscalização das políticas do ambiente, nomeadamente nos domínios da biodiversidade, das tecnologias ambientais e da prevenção e avaliação do impacto ambiental, bem como da educação ambiental.

O Serviço Nacional das Alfândegas (SNA) é um órgão do Ministério das Finanças, serviço integrado em todas as capitania dos portos, aeroportos e outros centros aduaneiros, tendo como principais missões aplicar e assegurar o cumprimento das leis aduaneiras bem como investigar o tráfego de mercadorias que entram e saem do país, administrar os impostos e maximizar a arrecadação de receitas utilizando processos eficazes, transparentes e sustentáveis, de modo a garantir o equilíbrio das receitas aduaneiras e facilitar o comércio legítimo nacional e internacional.

A MGA e a PFM são entidades que atuam no âmbito da fiscalização e controlo, tendo em vista o cumprimento dos regulamentos em vigor nos espaços marítimos, garantindo desta forma a jurisdição do Estado no mar. Outro órgão do Estado que tem competências e exerce as suas atividades no mar é o Ministério dos Recursos Minerais e Petróleos, no que se refere a exploração de hidrocarbonetos ao largo da costa, bem como a preservação do meio ambiente marinho, devido a natureza das suas atividades. As principais entidades com responsabilidades no âmbito de autoridade marítima serão abordadas a seguir.

3.2. Instituto Marítimo e Portuário de Angola

O IMPA, de acordo com a lei, assume-se como Administração Marítima Nacional³⁰ sob dependência e tutela do Ministério dos Transportes (ver Anexo E), é um órgão público, de personalidade jurídica, administrativa, financeira e patrimonial, criado para exercer as funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, segurança marítima, licenciamento e regulamentação das atividades económicas do setor marítimo e marinho, e de um modo geral todas as atividades relacionadas com a Marinha Mercante, Portos e instalações portuárias, nas águas fluviais e no domínio público marítimo (cf. o n.º 1 do artigo 17º do Decreto n.º 01/2005, de 17 de janeiro).

³⁰ É o órgão tutelado pelo Departamento Ministerial responsável pelo setor marítimo-portuário, e dispõe de atribuições, e exerce competências nos domínios da marinha mercante, da marinha de recreio e do desporto náutico; de todas as atividades económicas exercidas no âmbito dos setores marinhos, fluvial, lacustre e portuário, assim como da supervisão e regulamentação das atividades desenvolvidas neste setor (cf. o n.º 1 do artigo 4º do Decreto-presidencial n.º 69/2014, de 28 de agosto).

O IMPA é o principal responsável pela regulamentação de todas as atividades ligadas ao mar, assim como pela investigação científica marinha, derrame de Hidrocarbonetos, segurança marítima, pelas ciências e técnicas do mar, tais como: a Oceanografia, Hidrografia, Cartografia, Navegação, sinalização marítima e outras. O IPMA (ver Anexo F), por forma a cumprir com as suas atribuições é composto por órgãos de gestão, órgãos de execução, órgãos de apoio e órgãos externos. Por outro lado, as capitanias dos portos e as delegações fluviais distribuídas no país são consideradas delegações regionais ou provinciais, e estão na sua dependência direta, sendo as mesmas reguladas por legislação própria.

3.2.1. Atribuições do IMPA

As atribuições do IMPA constam do seu Regulamento Interno enumeradas no artigo 1º do Decreto-executivo n.º 45/2009, de 19 de junho. No que diz respeito às funções de autoridade marítima são:

- Estudar e propor a política da marinha mercante e de portos no território nacional, definindo os seus princípios e respeitar o desenvolvimento dos planos gerais, planos diretores, planos de serviço e de proteção do meio ambiente;
- Promover o desenvolvimento de todas as atividades ligadas à marinha mercante e portos, incluindo a investigação, formação e treino do pessoal no domínio científico e tecnológico;
- Estudar e propor leis, regulamentos e providências administrativas destinadas a garantir, orientar e coordenar o exercício das atividades da marinha mercante e do trabalho portuário;
- Garantir o licenciamento das atividades de transporte marítimo, do trabalho portuário, no domínio público marítimo, nos termos da legislação respetiva, e inspecionar o cumprimento das condições impostas nos respetivos títulos de licenciamento, autorizações, contratos de concessão e outros;
- Organizar a participação e intervenção do setor nas organizações internacionais, garantindo os compromissos assumidos pelo Estado, coordenando a distribuição de informação ligada aos assuntos internacionais;

- Licenciar, certificar, autorizar, e homologar as atividades, os procedimentos, as entidades, os navios, as infraestruturas, os equipamentos, e demais meios afetos à marinha mercante e aos portos, cujo exercício, qualificações, e utilização estejam condicionadas, nos termos das leis aplicáveis ao exercício daquelas atividades;
- Coordenar com a entidade competente, os procedimentos relativos, à vigilância marítima e à prevenção da poluição do meio ambiente marinho;

3.3. Instituto Nacional de Hidrografia e de Sinalização Marítima de Angola

O IHSMA tal como o IMPA é um órgão público sob tutela e superintendência do Ministério dos Transportes, dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa, financeira e patrimonial (cf. o artigo 2º do Decreto-executivo n.º 105/2011, de 17 de julho). O IHSMA tem como principais finalidades supervisionar, regulamentar e inspecionar as atividades no domínio da hidrografia, sinalização marítima e do controlo da poluição marítima.

3.3.1. Atribuições do IHSMA

As atribuições do IHSMA no âmbito da autoridade marítima, conforme o seu Regulamento Interno, no nº 2 do artigo 3º do Decreto-executivo n.º 105/2011, de 27 de julho, são as seguintes:

- Estudar e propor a política de hidrografia e de sinalização marítima de Angola, definindo os princípios para os planos de proteção do meio ambiente, as providências administrativas destinadas a garantir e coordenar o exercício das atividades de hidrografia e de sinalização marítima internacional;
- Promover o desenvolvimento de todas as atividades ligadas a hidrografia e sinalização marítima, incluindo a investigação, formação e treino de pessoal nos domínios científicos e tecnológicos;
- Analisar e propor a aplicação em território nacional das recomendações, normas e outras disposições emanadas de entidades e internacionais e regionais nos ramos da hidrografia e de sinalização marítima;

Para o exercício das atribuições que lhes foram incumbidas o IHSMA dispõe de Órgãos de Apoio e Serviços (cf. o Capítulo II do Decreto-Lei n.º 01/2005, de 17 de julho):

1. Órgãos de Gestão: Diretor Geral, Conselho Diretivo e Conselho fiscal;
2. Serviços Executivos: Departamento de Hidrografia e Oceanografia, Departamento de Sinalização Marítima, Departamento de Infraestruturas e Equipamentos, Brigadas Hidrográficas;
3. Serviços de Apoio: Gabinete de Apoio ao Diretor Geral, Serviços Administrativos Gerais e Centro de Documentação e Informação.

3.4. Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros

Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros (DNPPRP) é um serviço do Ministério das Pescas e do Mar, com várias funções no âmbito da autoridade marítima, tais como a conceção, o controlo e a execução das políticas de pesca, de gestão, administração, proteção e do desenvolvimento dos recursos pesqueiros (cf. o n.º 1 do artigo 10º do Decreto-presidencial n.º 23/2018, de 31 de janeiro).

3.4.1. Atribuições do DNPPRP

Tendo em conta o que está estabelecido no n.º 2 do mesmo artigo e decreto supra mencionado, as principais atribuições do DNPPRP, no âmbito da autoridade marítima são:

- Propor a lista de espécies marinhas que podem ser importadas e exportadas;
- Assegurar a gestão, conservação e proteção dos recursos biológicos marinhos de forma sustentada e estabelecer mecanismos eficazes de monitorização e controlo das atividades da Pesca e do Mar;
- Pronunciar-se previamente sobre o arranjo e as especificações técnicas das embarcações, cuja autorização de construção ou modificação é requerida, e submetê-las à aprovação do Ministério das Pescas e do Mar, de forma a assegurar o crescimento harmonioso da frota pesqueira;
- Gerir e propor a descentralização da gestão das áreas de pesca, propondo a concessão e o cancelamento de licenças e direitos de pesca de acordo com a lei;

- Executar os procedimentos administrativos conducentes ao acesso aos recursos marinho nas condições previstas na legislação, pesca e os processos de exportação e importação de produtos derivados das atividades da pesca;
- Propor os regulamentos relativos às atividades e épocas de pesca, espécies que necessitam de proteção ou reabilitação, bem como as medidas para proteger os ecossistemas aquáticos e prevenção das fontes genéticas e biodiversidade;
- Cadastrar os titulares de direitos de pesca, as embarcações de pesca, respetivos armadores, tripulações, e efetuar os correspondentes averbamentos de declaração de caducidade da inscrição.

Para o cumprimento das atribuições, por forma a salvaguardar os recursos marinhos para as futuras gerações, o Ministério das Pescas e do Mar é composta pelos seguintes órgãos: Departamento de Gestão e Proteção das Pescarias; Departamento de Gestão e Monitorização da Frota de Pesca e o Departamento de Registo e Controlo dos Produtos de Exportação e Importação.

3.5. Instituto de Desenvolvimento da Pesca Artesanal e da Aquicultura

Angola é um país bastante rico em recursos hídricos, com grandes espaços marítimos, como foi visto anteriormente, vários rios como o Rio Cuanza que é o maior integralmente em território nacional, Rio Zaire, Rio Zambeze, Rio Cunene, Rio Cassai, Rio Cuango e tantos outros rios de menores dimensões, lagos e lagoas. Contam-se ainda 47 bacias hidrográficas principais e 30 Bacias secundárias de menores dimensões, designadas de Sub-Bacias Hidrográficas³¹, distribuídos em quase em todo País.

Com tantos recursos hídricos para serem explorados, para o benefício de todos, o Estado angolano criou o Instituto de Desenvolvimento da Pesca Artesanal e da Aquicultura (IPA), com o objetivo de contribuir para a segurança alimentar e erradicação da fome e redução pobreza, sobretudo das populações que sobrevivem da pesca e da

³¹ De acordo com os dados do Instituto Nacional dos Recursos Hídricos (2017), disponível em: http://m.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/sociedade/2017/6/30/Cuando-Cubango-Identificadas-bacias-hidrograficas-pais,f39f9c4f-afea-49ef-9115-ae18d914d299.html, acedido em 15 de outubro de 2018

aquicultura. Pretende-se também reduzir as importações de pescado e assegurar a sustentabilidade das exportações dos produtos resultantes das atividades de pesca e seus derivados (Ministério das Pescas e do Mar, 2017, p. v).

O IPA é um instituto público, sob forma de serviço personalizado do Estado, criado para realização das ações de promoção, apoio e de desenvolvimento da pesca artesanal marítima e continental, bem como de estudos científicos e fomento para o desenvolvimento da aquicultura, sendo dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa, financeira e patrimonial conforme o seu Estatuto Orgânico, no seu artigo 1º do Decreto n.º 45/2005, de 8 de julho.

O IPA está sob dependência e tutela do Ministério das Pescas e do Mar, tem vários órgãos e serviços de modo a executar as tarefas que lhe foram incumbidas. O IPA tem a sua sede na província de Luanda e várias representações distribuídas no país.

3.5.1. Atribuições do IPA

O IPA tem várias atribuições, de acordo com o artigo 3º do Decreto n.º 45/2005, de 8 de julho, sendo as mais importantes para a autoridade marítima as seguintes:

- Promover, organizar e efetuar campanhas sociais visando a criação e o desenvolvimento das comunidades piscatórias artesanais e da aquicultura;
- Elaborar programas de assistências e de apoio técnico à pesca artesanal e de subsistência, nas águas marítimas e continentais e à aquicultura, velando pela sua implementação e acompanhamento;
- Elaborar estudos de natureza socioeconómica dirigidos à pesca artesanal e de subsistência nas águas nacionais, tendo em conta o desenvolvimento deste subsector e a gestão racional dos recursos piscatórios;
- Promover e apoiar o fomento da aquicultura, velando pela sua sustentabilidade e tendo em conta o seu impacto no desenvolvimento do país;
- Apresentar propostas de criação, orientação e funcionamento de centros de investigação, fomento e o desenvolvimento da aquicultura;
- Promover ações formativas visando a salvaguarda das espécies, seus ecossistemas e preservação do ambiente.

3.6. Instituto Nacional de Investigação Pesqueira e Marinha

O Instituto nacional de Investigação Pesqueira e Marinha (INIP) é um instituto sob dependência e tutela do Ministério das Pescas e do Mar, criado para a realização de investigação científica e desenvolvimento tecnológico no âmbito marinho, dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa, sob forma de serviço personalizado do Estado, está vocacionado a recolha de dados e realização de estudos sobre os recursos biológicos marinhos (cf. o artigo 1º da Decreto-presidencial n.º 117/2014, de 2 de junho), para apoio e desenvolvimento da pesca e da aquicultura, garantindo a conservação das espécies, proteção dos ecossistemas marinho e do meio ambiente marinho. É composto pelos seguintes órgãos e serviços:

1. Órgãos de Apoio: Diretor Geral, Conselho Diretivo, Conselho Fiscal e Conselho técnico e científico.
2. Serviços de Apoio: Gabinete de Apoio ao Diretor Geral e Departamento de Administração e Serviços Gerais:
3. Serviços Executivos: Departamento de Recursos Biológicos Aquáticos, Departamento de Ambiente e Saúde dos Ecossistemas Aquáticos, Departamento de Tecnologias dos Produtos de Pesca e o Centro de Dados, Documentação e Informação Científica.

3.6.1. Atribuições do INIP

Tendo em conta o estabelecido no Estatuto Orgânico do INIP, no artigo 4º do Decreto-presidencial n.º 117/2014, de 2 de junho, as suas principais atribuições no que diz respeito as atividades no âmbito da autoridade marítima são:

- Contribuir para a definição da estratégia e das técnicas de investigação marinha e em águas continentais;
- Contribuir para a execução, coordenação e controlo das atividades de investigação aplicada e do desenvolvimento experimental relativos à ciência e tecnologia no domínio da pesca marinha, fluvial, lagunar e outras atividades científicas e tecnológicas com elas relacionadas;

- Estudar os recursos biológicos aquáticos, seu ambiente, seus mecanismos de conservação e de exploração, bem como o aproveitamento das espécies;
- Propor medidas de conservação e de gestão racional dos recursos biológicos aquáticos e dos respetivos ecossistemas;
- Realizar estudos de investigação tecnológica e científica sobre a produção, a transformação e a conservação dos produtos da pesca e contribuir para a elaboração das respetivas normas de transformação tecnológica;

O INIP como o principal órgão de investigação nos espaços marítimos e das atividades de pesca, as suas bases de investigação baseiam-se fundamentalmente em³²:

- Conhecimento da variabilidade sazonal e temporal dos principais recursos pesqueiros do país de modo a manter a sustentabilidade dos mesmos;
- Avaliação da dinâmica das aves e mamíferos marinhos ao longo da costa;
- Recolha dos dados ambientais e biológicos nas águas continentais;
- Monitorização das potencialidades da pesca continental e marinha;
- Controlo do excesso e das espécies proibidas das atividades de pesca.

3.7. Polícia Fiscal Marítima, Serviço de Investigação Criminal e Serviço de Migração e Estrangeiros

A PFM é um órgão da Polícia Nacional (PN) e está na dependência e tutela do Ministério do Interior, responsável por assegurar a vigilância e fiscalização de mercadorias que entram e saem nos portos, controlo do tráfego marítimo, combate à poluição marítima, segurança nas praias, combate a criminalidade, combate ao narcotráfico, combate à pirataria, combate ao tráfico de seres humanos, combate ao terrorismo, combate à imigração clandestina, combate ao roubo armado e outras práticas ilícitas.

O serviço de Investigação Criminal (SIC) é um órgão da PN que, no que diz respeito a autoridade do Estado no mar, é responsável em colaboração com outras

³² Em: <https://www.pescas.gov.ao/public/documentos/1.pdf>, acedido em 25 de outubro de 2018

entidades, em especial a PFM, as capitânias dos portos, a MGA e o IMPA, pela prevenção e investigação do crime e atua no âmbito de combate e prevenção de todas as atividades ilícitas.

O SME também é um órgão do Ministério do Interior que tem competências para promover e coordenar a execução das medidas e ações inerentes ao trânsito, entrada, permanência, residência e saída nos pontos de passagem autorizada das fronteiras terrestres, marítimas, aéreas e fluviais em todo o território nacional (cf. o artigo 1º da Decreto executivo n.º 189/2017, de 18 de agosto). Tendo em conta o artigo 2º, as suas principais atribuições são:

- Proceder à recolha, pesquisa e tratamento de informações úteis e acompanhamento da política migratória nacional;
- Assegurar os serviços relativos a entrada, permanência e residência de cidadãos estrangeiros nos postos estabelecidos;
- Proceder ao controlo e fiscalização da entrada de visitantes e passageiros nas embarcações nacionais e estrangeiras e fiscalizar as operações de embarque e desembarque de passageiros, impedindo a entrada no país de cidadãos que apresentem situação migratória irregular.

3.8. Marinha de Guerra Angolana

3.8.1. Enquadramento histórico

A MGA é um dos ramos das FAA, criado após a Independência de Angola, quando um grupo de antigos combatentes angolanos tomaram conta das infraestruturas da Marinha Colonial, em virtude do seu abandono por parte das autoridades portuguesas após a guerra colonial, com objetivo de continuar assegurar a soberania de Angola sobre o mar e os rios, para que as atividades económicas pudessem continuar a desenvolver-se com normalidade (Santos, 2014, pp. 8-9).

Por forma o Estado angolano pudesse continuar a utilizar o mar e os rios através da MGA foi necessário começar pela formação dos seus efetivos. Deste modo, com a ajuda internacional, inicialmente disponibilizada por Cuba, realizou-se um curso no país

de formação marinheira básica, ao mesmo tempo que foram enviados, pela direção do MPLA, 24 elementos para a antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) a fim de terem formação náutica básica (Santos, 2014, p. 11).

Quase um ano após a independência Nacional, e com a conclusão da formação inicial de efetivos, em 10 de junho de 1976, foi criada oficialmente a MGA, inicialmente designada por Marinha de Guerra Popular de Angola, pelo primeiro presidente da República o Dr. António Agostinho Neto (cf. o Decreto presidencial n.º 108/18, de 25 de abril). Esta começou a operar inicialmente a partir das estruturas e meios navais deixados pela Marinha portuguesa (ver Anexo G) no território nacional (Soares, 2012, citado por Santos 2014, p. 9).

Apesar das várias dificuldades em relação aos recursos materiais, recursos humanos, recursos financeiros e infraestruturas adequadas e com capacidades para o efeito, a MGA começou a desenvolver-se a cada ano que passava, sendo que a partir de 1977 começaram a ser adquiridas as primeiras lanchas de fiscalização rápidas de pequeno e médio deslocamento, e que por sua vez, coincidiu com chegada dos primeiros especialistas navais formados na antiga URSS (Santos, 2014, p. 10).

Durante o período da guerra civil, verificou-se um abandono do mar, já que todo esforço militar estava virado para interior do país, onde ocorreu a maior parte do conflito armado. Portanto, o Estado começou a investir mais na MGA após o período da guerra civil, para cumprir com os objetivos de manutenção de paz e de defesa e segurança Nacional, alargando a sua presença aos espaços sob soberania e jurisdição marítima.

3.8.2. Organização da Marinha de Guerra Angolana

Por forma a cobrir toda a costa marítima, a MGA apresenta-se operacionalmente dividida em duas regiões navais, a Região Naval Norte e a Região Naval Sul (ver Anexo H), que por sua vez, estão subdivididas em comandos e unidades operacionais, conforme a tabela abaixo.

Região Naval Norte	Região Naval Sul
Chefe de Estado Maior da Marinha (em Luanda);	Esquadrilhas de navios e Lanchas (no Lobito e no Namibe)
Base Naval de Luanda	Frota do Sul (no Namibe)
Esquadra Naval Operacional (em Luanda e Bengo);	Regimentos de Defesa Costeira (no Lobito e Namibe)
Comando Naval de Cabinda	Base Naval do Lobito
Base Naval do Soyo	Base Naval do Namibe
Esquadrilhas de Navio (em Cabinda, Luanda, Soyo e Bengo)	Escola de Especialistas Navais (em Catumbela - Praia de Bebé)
Companhias Radiotécnicas de Observação Costeira (em Cabinda, Soyo e Ambriz)	Companhias Radiotécnicas de Observação Costeira (no Porto Amboim, Lobito, Bentiaba, Sacomar e Wespa)
Regimentos de Defesa Costeira (no Cabinda, Soyo, Luanda e Bengo)	Base de Manobras (na Baía dos Tigres).
Destacamento Independente de Aviação Naval (em Luanda)	

Tabela 2 – As duas regiões navais e comandos subordinados³³

A organização estrutural da MGA inclui vários órgãos, sendo os principais os seguintes:

- Órgãos de Comando (Comando, Estado-Maior, Órgãos e Unidades);
- Forças e Armas (Navios de Superfície, Fuzileiros Navais, Tropas radiotécnicas);
- Serviços Técnicos de Apoio (Contra Inteligência Militar, Educação Patriótica, Ensino e Preparação de Tropas, Logística e Infraestruturas, Meteorologia, Serviço SAR, Saúde, Polícia e Justiça Militar, Hidrografia e Navegação, Transportes, Armamento, Finanças e administração).

³³ Retirado em (MGA, 2018), adaptado pelo autor.

O sistema de ensino militar da MGA, visa a formação dos seus efetivos, para o cumprimento das suas missões a fim de proteger os interesses do Estado no mar. No âmbito da formação existem vários estabelecimentos de ensino militar, distribuídos ao longo das províncias costeiras. Os principais estabelecimentos de ensino são:

- Instituto Superior Naval de Guerra no Porto Amboim – cursos administrados:
 - ✓ Curso Superior Naval de Guerra, Curso Complementar Naval de Guerra;
 - ✓ E o Curso Geral Naval de Guerra;
- Academia Naval de Luanda – cursos administrados:
 - ✓ Marinha e Engenharia Naval ramo Mecânica;
- Escola de Especialistas Navais para cursos de formação, promoção e especialização de Sargentos e Praças, localizado no Lobito – cursos administrados:
 - ✓ Manobras (MS), Minas e Torpedos (MT),
 - ✓ Eletricistas (E) e Comunicações (C);
 - ✓ Maquinistas Navais (MQ), Mergulhadores (U);
 - ✓ Administração Naval (AN), Artilharia (A).
- Escola de Fuzileiros Navais do Ambriz – cursos administrados:
 - ✓ Especialização de Oficiais de Quadro Permanente (QP);
 - ✓ Curso de formação de Sargentos e de Praças;
 - ✓ Formação Geral Naval, Liderança, Segurança e Ambiente;
 - ✓ Infantaria de combate, Armamento e Tiro de Explosivos;
 - ✓ Logística e Manutenção, Instrução Militar Básica;
 - ✓ Tecnologias da Informação e Comunicação;
 - ✓ Minas, Artilharia, Comunicações e Exercícios de Campo;
 - ✓ Operações Anfíbias e Operações Terrestres.

Além dos efetivos da Marinha que são formados nas instalações citados acima, no âmbito da cooperação técnico militar com outros países, são formados nas mais diversas áreas militares no exterior, em alguns países como África do Sul, Brasil, França, Rússia, China, Portugal e Cuba. A formação no exterior do país abrange desde a formação e especialização de Praças até cursos para Oficiais Generais.

3.8.3. Principais Meios Operacionais da Marinha de Guerra Angolana

A falta de capacidade Naval representa para Angola uma das suas maiores vulnerabilidades a nível da segurança e defesa no mar. O País tem procurado satisfazer as suas necessidades de defesa e segurança com navios de pequeno e médio porte, tais como lanchas e patrulhas de fiscalização. Neste âmbito, o Estado tem adquirido vários navios e sistemas de armas, estando disponíveis atualmente os seguintes meios:

- 1 Sistema de defesa costeira (defesa anti- míssil) SS-C-1B Sepal (em Luanda);
- 3 Navios patrulha de vigilância e investigação pesqueira da classe Ngola Kiluange;
- 4 Navios patrulha da classe Rei Mandume;
- 5 Navios patrulha da classe Imperial Santana;
- 5 Lanchas fiscalização rápidas PVC-170;
- 3 Lanchas de fiscalização rápida da classe HSI;
- 5 Navios patrulha costeira da classe Bula Matadi;
- 2 Aeronaves de patrulha marítima (Fokker F-27-200 MPA e C-212 Aviocar) pertencentes à FAN, mas que em casos de necessidade são operadas pela MGA.



Figura 9 – Navios de patrulha oceânica da classe Ngola Kiluange³⁴

³⁴ Retirado em, MGA (2018).



Figura 10 – Navios patrulha da classe Rei Mandume³⁵

3.8.4. Missões da Marinha de Guerra Angolana

A MGA como principal órgão de defesa do Estado no mar e sendo uma marinha de duplo uso, desempenha funções de carácter militar e não militar. De acordo com o Livro Branco da Defesa Nacional e do artigo 207º da Constituição da República as principais missões da MGA (2012), citado por Santos (2014, pp. 36-37), são as seguintes:

- Preservar a soberania e integridade territorial do Estado, sendo capaz de a restaurar em caso de agressão;
- Combate a poluição marítima e preservação do meio ambiente marinho;
- Dissuadir qualquer tentativa de agressão externa e interna no espaço marítimo nacional;
- Levar a cabo operações SAR nas áreas de responsabilidade do Estado;
- Ser capaz de garantir o funcionamento dos sistemas vitais do Estado, contribuindo para as comunicações e transportes logísticos das forças militares;
- Dissuadir e combater, em articulação com o Ministério do Interior, o crime organizado, o tráfico de droga, o tráfico de armas e de seres humanos, a

³⁵ Retirado em, António (2018).

imigração irregular, a pesca ilegal e a pirataria preservando a soberania e integridade do Estado no mar;

- Controlar o tráfico marítimo e combater a poluição no mar, nas áreas de soberania e de interesse estratégico do Estado Angolano;
- Proteger os recursos naturais no mar e as plataformas petrolíferas em *offshore*;
- Participar e conduzir, de modo eficaz e articulado, com os outros ramos das FAA, operações para apoiar o governo em caso de crise ou em estado de sítio;
- Controlar as operações de investigação e desenvolvimento autorizadas nas diferentes áreas de soberania do Estado Angolano;
- Proteger os santuários e reservas naturais marítimas do mar sob responsabilidade angolana;
- E cooperar com outros países e organizações, como a UA, SADC, CPLP, ONU e outras, ou em parceria, conforme os requisitos do Estado Angolano;

4. Análise de Necessidades e Requisitos

4.1. Principais Ameaças no Espaço Marítimo Angolano

Atualmente, em África verifica-se um crescimento elevado de ameaças e riscos na segurança marítima e da navegação, o constitui preocupação para quase todos os países costeiros africanos. Segundo Vogel (2009, pp. 1-2), são várias as causas que contribuem para esta realidade, considerando principalmente que maior a parte dos Estados africanos estão debilitados de meios operacionais, ou seja, as suas marinhas, guardas costeiras ou forças de aplicação da lei no mar, não possuem capacidades para exercerem a autoridade do Estado no mar, e por sua vez, as suas estruturas organizacionais orientadas para o setor marítimo encontram-se desajustadas perante novos desafios.

Particularmente em Angola, a situação não é diferente com o que acontece com o resto de África, os principais desafios de segurança marítima resultam de várias ameaças, sendo as principais as seguintes: a imigração clandestina com maior incidência nas fronteiras marítimas com os Congos; a pesca ilegal que condiciona a administração e gestão das espécies do pescado, o crescimento e desenvolvimento económico e os desafios na segurança alimentar para as comunidades; a pirataria que prejudica o comércio marítimo internacional e os investimentos estrangeiros no país; o narcotráfico desenvolvido entre América Central, América do Sul e a África Ocidental, que está associado a vários problemas já conhecidos; o comércio ilegal, o crime organizado e o assalto a mão armada que colocam em risco o comércio legítimo e as atividades nas plataformas petrolíferas e outras infraestruturas de exploração dos recursos naturais.

O Golfo da Guiné é uma vasta e diversificada região costeira da África Ocidental, que se estende de Cabo Verde até Angola, com cerca de 3400 milhas náuticas de litoral distribuídas ao longo de 20 Estados costeiros. A região do Golfo da Guiné, sendo bastante rico em hidrocarbonetos e outros minerais, é uma impotente região geopolítica e geoeconómica para o comércio e transporte marítimo local e internacional. Apesar disto, nesta região, vêm-se desenvolvendo várias atividades ilícitas, que comprometem a segurança marítima e da navegação, assim como, a governação dos estados costeiros.

Os Estados integrantes do Golfo da Guiné, por si só, não têm capacidade para controlar e monitorizar as águas sob soberania ou jurisdição nacional, quanto mais as águas internacionais, localizadas além desta região, por isso houve a necessidade de dividir esta região em ZONAS, conforme a localização de cada Estado, por forma a se poder distribuir os esforços dos estados costeiros. As zonas e respetivos países são os seguintes: ZONA A (Angola, RDC e Congo), ZONA D (Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe), ZONA E (Nigéria, Benin, Togo e Níger), ZONA F (Gana, Costa do Marfim, Libéria, Serra Leoa e Burkina Faso) e ZONA G (Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Cabo Verde e Mali), fortalecendo assim a capacidade militar dos Estados para o reforço da segurança marítima e da navegação na região. Na figura abaixo, estão localizadas as Zonas, os respetivos países e os centros coordenação de algumas organizações africanas da região.

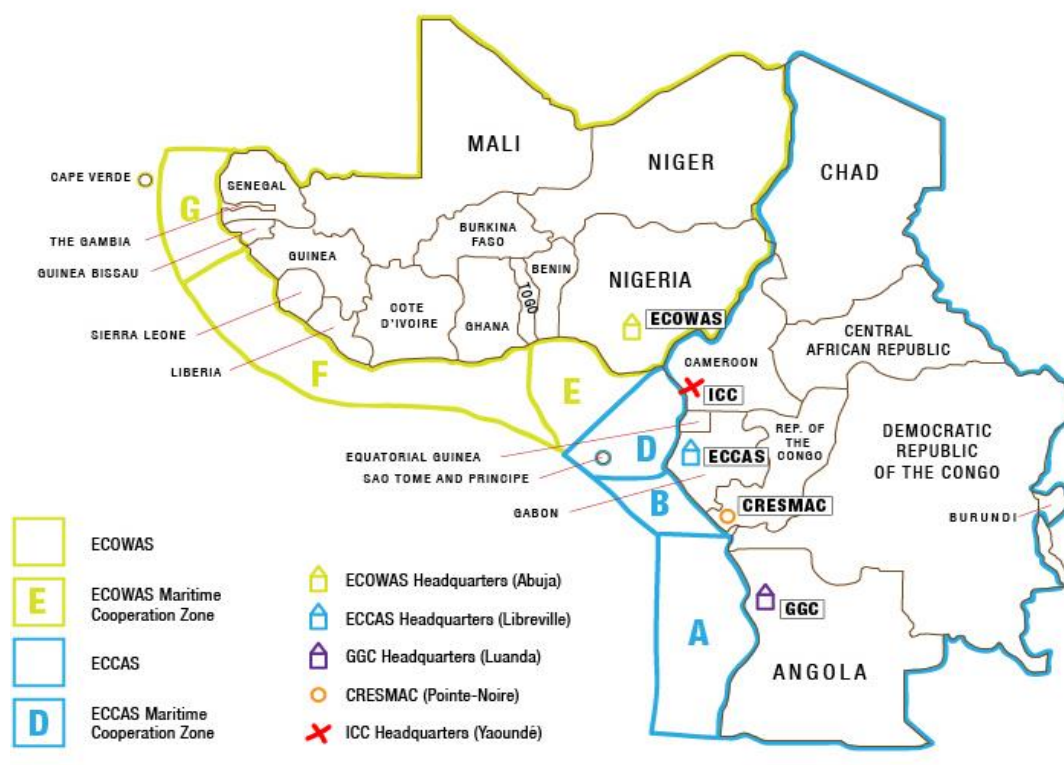


Figura 11 – Zonas do Golfo da Guiné e Estados membros de organizações africanas³⁶

³⁶ Retirado em: <http://www.ceegmea.org/index.php/investigacao/projectos/58-zoo-extension>, acedido em 30 de maio de 2019.

A Angola foi atribuída parte da ZONA A juntamente com a RDC e o Congo, contribuindo para maximização e melhoria da aplicação dos seus recursos humanos e materiais, que são escassos, para defesa dos interesses marítimos coletivos, ficando a região melhor posicionada para enfrentar diversos desafios, em colaboração com os parceiros internacionais, nomeadamente ONU, NATO, EU e a UA.

Em Luanda está localizado o Centro da Comissão do Golfo da Guiné (*Gulf of Guinea Commission – GGC*), tratado assinado em 3 de julho de 2001, em Libreville, Gabão, cujos países integrantes atualmente são Angola, Gabão, Nigéria e Congo, RDC, Camarões e São Tomé e Príncipe. A GGC tem com objetivo a promoção da paz e a segurança na zona do Golfo da Guiné, bem como o desenvolvimento socioeconómico, político, cultural e ambiental dos seus membros. Dos vários mecanismos criados para este desenvolvimento incluem a regulamentação e harmonização de explorações dos recursos naturais, salientado as atividades de pesca e a exploração dos hidrocarbonetos ao largo da costa³⁷.

Atualmente, a pirataria, o contrabando, o tráfico ilícito e o assalto à mão armada no Golfo da Guiné representam as principais ameaças para a consolidação da paz e segurança marítima em África. Daí que cada estado seja responsável pela segurança da zona a que pertence. Angola tem feito missões na sua zona de responsabilidade com os navios de patrulha oceânica da Classe Ngola Kiluange e com o corpo de Fuzileiros, apesar das missões serem de curta duração e limitadas operacionalmente, têm contribuído para o reforço da segurança em conjunto com as missões promovidas por outros Estados responsáveis pela mesma área.

4.2. Definição do Problema

O Estado angolano dispõe de vastos recursos marítimos, em particular recursos naturais associados à sua geografia, legitimados através da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. O exercício da soberania e jurisdição marítima pelo

³⁷ <https://cggrps.com/a-comissao-do-golfo-da-guine/>, acedido em 20 de julho de 2019.

Estado angolano em razão do espaço marítimo e em razão das matérias específicas é de enorme complexidade por falta de recursos humanos qualificados e de recursos materiais adequados, assim como de legislação eficaz. Isto afeta diretamente os direitos do Povo angolano, pois os recursos marítimos são depauperados, poluídos e ilicitamente utilizados, face à incapacidade do Estado em exercer a sua soberania e de impor a Lei no seu espaço de jurisdição. Portanto, esta situação tem um enorme impacto económico e humano na atualidade assim como para as gerações vindouras, constituindo perda de valor para o Estado angolano.

Uma solução para esta situação, face aos escassos recursos do Estado angolano, consiste na capacitação de um Sistema que agrupe todos os departamentos do Estado com competências marítimas, a fim de otimizar o exercício da autoridade do Estado no controlo dos recursos marítimos, na preservação do meio ambiente marinho e no cumprimento da lei no mar, através da operacionalização de funções de guarda costeira, conforme definidas pelo *European Coast Guard Function Forum* com o suporte de uma política do Estado ao mais alto nível.

4.3. Funções de Guarda Costeira

Os Estados tiveram sempre interesse na proteção e preservação do seu mar territorial, no conhecimento das atividades desenvolvidas bem como na aplicação de impostos sobre as mesmas atividades exercidas dentro dos espaços de sua responsabilidade (Eufrázio, 2017, p. 34). O exercício de autoridade do Estado no mar, segundo Neto (2012, pp. 399-401) teve suas origens na idade média, tendo surgido de várias formas, desde o domínio dos espaços marítimos, fiscalização da pesca e controlo da navegação, cobrança de impostos e outras atividades.

O exercício de autoridade do Estado no mar implica um acompanhamento de vigilância, fiscalização e monitorização das atividades ali realizadas a fim de preservar e proteger os seus interesses. Segundo Neto (2012, pp. 409-410) as principais funções de guarda costeira, de modo a garantir o cumprimento da lei no mar, preservando deste modo a soberania e jurisdição do Estado, são:

- Salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo;
- Assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação;
- Segurança e controlo da navegação;
- Segurança na faixa costeira, nas fronteiras marítimas e fluviais;
- Fiscalização das atividades de exploração dos recursos vivos e não vivos;
- Preservação e proteção dos recursos naturais e do meio ambiente marinho;
- Preservação da saúde pública;
- Preservação e repressão dos atos ilícitos;
- Proteção civil, com incidência no mar e na faixa litoral.

4.3.1. Funções de Guarda Costeira da União Europeia

O *European Coast Guard Functions Forum* foi criado em 2009, é um fórum autónomo e sem conotação política, promove questões marítimas de interesses comum, integrando autoridades de polícia, marinhas e organizações de guardas de costeiras de Estados membros da EU, tem como principal objetivo desenvolver e fortalecer a cooperação e a coordenação das funções de guarda costeira na Europa.

No desenvolvimento das funções de guarda costeira, o *Forum* é apoiado por três agências europeias: Agência Europeia de Segurança Marítima (*European Maritime Safety Agency*), sediada em Lisboa, Portugal, especializada em segurança marítima, combate e à poluição do meio ambiente marinho por navios, plataformas petrolíferas e outras estruturas; Agência Europeia de Guarda Costeira e de Fronteiras (*European Border and Coast Guard Agency*), sediada em Varsóvia, Polónia, destinada a melhorar a gestão das fronteiras externas da UE; e a Agência Europeia de Controlo das Pescas (*European Fisheries Control Agency*) sediada em Vigo, Espanha, responsável pela gestão, controlo, coordenação e inspeção da pesca no espaço marítimo europeu (*Maritime Cyprus*, 2018).

As principais funções de guarda costeira da UE desenvolvidas pelo *Forum*, são:

1. Segurança marítima (*safety*):
 - 1.1. Verificação e certificação do Estado de bandeira;
 - 1.2. Inspeções de controlo pelo Estado do porto;

- 1.3. Administração e controlo das atividades.
- 2. Proteção dos transportes marítimos e dos portos (*security*):
 - 2.1. Atividades operacionais;
 - 2.2. Atividades administrativas.
- 3. Alfândegas marítimas:
 - 3.1. Atividades de controlo em áreas marítimas;
 - 3.2. Atividades operacionais.
- 4. Preservação e repreensão do tráfico de estupefacientes e do contrabando e aplicação da lei associada:
 - 4.1. Atividades preliminares;
 - 4.2. Desenvolvimento;
 - 4.3. Fase pré-operacional;
 - 4.4. Fase operacional;
 - 4.5. Tarefas relacionadas.
- 5. Controlo das fronteiras marítimas:
 - 5.1. Atividades de controlo.
- 6. Vigilância e monitorização marítima, incluindo o controlo de tráfego marítimo;
 - 6.1. Controlo de tráfego marítimo
 - 6.2. Monitorização das embarcações;
 - 6.3. Monitorização dos espaços marítimos;
 - 6.4. Análise de dados e correlação;
 - 6.5. Operações e exercícios de soberania nacional no mar, combate ao terrorismo, e outras políticas comuns de segurança e defesa do Estado.
- 7. Proteção do meio ambiente marinho e combate à poluição:
 - 7.1. Proteção do mar;
 - 7.2. Controlo dos resíduos a bordo dos navios;
 - 7.3. Respostas aos derrames de hidrocarbonetos no mar.
- 8. Busca e salvamento marítimo:
 - 8.1. Atividades no MRCC;
 - 8.2. Atividades aéreas.

8.3 Atividades de superfície

9. Assistência a navios em dificuldades:

9.1. Atividades dos serviços de assistência marítimas (*Maritime Assistance Service* - MAS);

9.2. Atividades administrativas.

10. Respostas a acidentes e desastres marítimos:

10.1. Atividades de preparação para socorro em massa em terra;

10.2. Operações de socorro em massa no mar;

10.3. Atividades administrativas relativas ao socorro em massa.

11. Controlo e inspeção de pescas:

11.1. Acompanhamento e controlo das atividades de pesca;

11.2. Acompanhamentos e inspeções.

12. Atividades relacionadas com as funções de guarda costeira acima identificadas.

4.3.2. Guarda Costeira dos EUA

A guarda costeira dos Estados unidos (*United States Coast Guard* – USCG) é um serviço militar, constituindo um dos cinco serviços armados do país, estando em tempo de paz subordinado ao Departamento de Segurança Interna (*United State Department of Homeland Security* – DHS, conhecido simplesmente de *Homeland Security*) e em tempo de guerra está subordinada aos Departamento de Defesa Nacional (*United State Department of Defence* – USDoD). A USCG fundada em 4 de agosto de 1870 é uma das maiores e mais atingas guardas costeira do mundo, dotadas de capacidades e recursos humanos e materiais que superam neste âmbito várias marinhas à nível mundial (USCG, 2014, p. 103), atuando no âmbito militar e civil.

No âmbito civil as suas principais funções são segurança marítima (*safety*), proteção da navegação e das instalações portuária (*security*), condução e execução das operações e serviços SAR, proteção e preservação dos recursos naturais e do meio ambiente marinho, combate ao narcotráfico, combate ao crime organizado, combate à imigração irregular, combate à pesca ilegal, combate ao assalto à mão armada e a pirataria, assinalamento marítimo e ajudas a navegação, combate a poluição e a

contaminação marítima, patrulhamento internacional do gelo, incluindo quebra de gelo, em canais, barras e portos, investigação de acidentes marítimos e garantir a proteção dos interesses económicos e de segurança do País, em qualquer região marítima, incluindo águas internacionais (USCG, 2014).

4.3.3. Guarda Costeira do Reino Unido

A Guarda Costeira do Reino Unido, denominada de *Her Majesty's Coastguard* é uma das mais antigas do mundo, tendo sua origem em ações de combate ao contrabando e assistência a naufrágio ao longo dos séculos XVII e XVIII (*The National Archives*). A *Her Majesty's Coastguard* é o órgão de execução e aplicação da lei no mar, não militar, vocacionado principalmente para as operações e serviços SAR, segurança marítima e da navegação, constitui uma das secções da *Maritime and Coastguard Agency*, entidade responsável pela implementação da política de segurança marítima, pela ativação e coordenação de todas as operações e serviços SAR de caris civil dentro da Região de Busca Salvamento Marítimo do Reino Unido (Neto, 2012, p. 414-415).

No Reino Unido o exercício de autoridade do Estado no mar está distribuído por vários órgãos e entidades civis, por exemplo: a gestão, administração e o controlo de fronteiras e alfândegas marítimas estão sob responsabilidade da *United Kingdom Border Agency*, que em 2013 subdividiu-se pela *United Kingdom Visas and Immigration* responsável pela política do sistema de conceção de vistos, pela *United Kingdom Border Force* responsável pelas operações de controlo de fronteiras marítimas, terrestres e aéreas, e pela *Immigration Enforcement* responsável pela aplicação da lei de imigração; A formação dos marítimos, a promoção da segurança no mar, os serviços de pilotagem, o fornecimento e manutenção das ajudas a navegação, boias e sistemas de comunicação por rádio e satélite é de responsabilidade da *Corporation of Trinity House of Deptford Strong*; E a *Royal National Lifeboat Institution* que é uma organização humanitária privada, opera no âmbito de operações e serviços SAR, dispõe de seus próprios meios humanos e materiais, sendo que, é financiada apenas por doações e legados de instituições públicas e privadas e da população em geral, maior parte dos seus membros são voluntários não remunerados.

4.4. Duplo uso: Marinha e Guarda Costeira

Geralmente as Marinhas são subordinadas aos ministérios da defesa, sendo responsáveis pela defesa nacional no mar e apoio à política externa do Estado. As guardas costeiras normalmente apresentam-se como órgãos civis, atuando como polícia marítima no âmbito da segurança interna, preservando a autoridade do Estado no domínio marítimo, prevenindo as práticas ilícitas e promovendo a segurança.

Alguns Estados possuem agências de segurança marítima que atuam no âmbito da autoridade do Estado no mar (Vogel, 2009, p. 2). Muitos Estados dispõem apenas uma marinha de duplo uso, desempenhando missões de âmbito militar e funções de guarda costeira, que é o caso de Portugal, o que permite a melhor gestão dos recursos disponíveis.

Nem todos os Estados costeiros possuem capacidades para edificar uma Marinha, considerando fatores como as opções políticas e económicas, as ameaças e riscos existentes nos seus espaços marítimos, os seus interesses no mar e a respetiva geografia, limitando se apenas a operar uma guarda costeira que, de certo modo, garante as funções de segurança e autoridade do Estado no mar (Cajarabille, 2011).

Muitas Marinhas são na verdade guardas costeiras, mesmo quando assim não se identifiquem, ou seja, não apresentam requisitos necessários de Marinha convencional, encontram-se limitadas para atuarem em missões de segurança, como sejam por exemplo missões de ajuda humanitária. Isto é o que se verifica com a maior parte dos Estados costeiros africanos, incluindo Angola, em que na verdade as Marinhas desempenham apenas funções de guarda costeira e não propriamente missões militares, tanto a nível nacional como internacional (Vogel, 2009, p. 3).

4.5. Busca e Salvamento no Mar

Com o aumento das atividades no mar e, conseqüentemente, o número de acidentes aumentou, surgindo a necessidade de implementação de serviços para busca e salvamento no mar. Neste âmbito, foi aprovado pelos estados membros da IMO a Convenção de Busca e Salvamento Marítimo, adotada em 1979 na Conferência de

Hamburgo, Alemanha, que define a forma de organização para a Busca e Salvamento a nível mundial, assim como responsabiliza os estados membros pela implantação de serviços nacionais de busca e salvamento marítimo. Esta Convenção tem como objetivo criar e desenvolver um plano internacional SAR, de modo que, independentemente do local do sinistro, seja possível fazer o resgate das pessoas em perigo, por uma determinada organização SAR local ou por via da cooperação entre organizações com esse fim. Esta convenção também apresenta orientações para a criação dos centros de busca e salvamento marítimos (*Maritime Rescue Coordination Center - MRCC*), dela decorrendo os procedimentos descritos no *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*³⁸.

Em 1988 a IMO adotou o GMDSS, sistema de segurança e socorro global, de modo a melhorar as operações de segurança e as comunicações marítimas. Este sistema inclui à uniformização de um conjunto de procedimentos e equipamentos de segurança marítima e protocolos de comunicações.

De acordo com a IMO, apesar de que os navios serem obrigados a prestar auxílio a embarcações em perigo, conforme as convenções internacionais, a criação de um sistema SAR é relevante, já que existem zonas marítimas em que as organizações estabelecidas para busca e salvamento são consistentes e outras não.

4.5.1. Sistema de Busca e Salvamento Marítimo e Aéreo de Angola

Após a sua fundação, a MGA tem vindo a procurar responder às necessidades de defesa do Estado nas águas nacionais, salientando-se que, apesar da falta de meios operacionais, a MGA procurou sempre cumprir com as suas obrigações, incluído as operações SAR. As operações SAR que foram sendo realizadas pela MGA não consideravam os requisitos organizacionais necessários previstos em convenções internacionais, pois que estas responsabilidades não estavam definidas em documentos oficiais nacionais de forma específica, sendo que, apenas em 2016, foi definido com a

³⁸ IAMSAR manual de regulamentação, procedimentos e doutrinais para a organização, coordenação, planeamento e condução das operações de busca e salvamento marítimo e aéreo.

aprovação do Decreto-presidencial n.º 89/2016, de 21 de abril, o Regulamento do Sistema de Busca e Salvamento no Mar.

O Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Angola é composto por um conjunto integrado e articulado de instituições, serviços e órgãos responsáveis pelas operações de busca e salvamento no mar dentro da área da sua responsabilidade que compreende a Região de Busca e Salvamento Marítimo de Angola (ver Anexo I), sendo as coordenadas geográficas dos pontos (ver Apêndice A) que delimitam esta área foram referenciadas no sistema de referência WGS 84. Este sistema está sob responsabilidade do MDN e coordenado pela MGA. Esta região está subdividida em seis centros de coordenação, distribuídos ao longo da costa.

4.6. Sistema Nacional de Vigilância Marítima

Como visto anteriormente, o espaço marítimo sob soberania ou jurisdição de Angola está exposto a várias ameaças, por isso, a vigilância e monitorização marítima permanente é uma das preocupações do Estado angolano, estando a ser feitos investimentos com esta finalidade. Tendo em conta a necessidade de fiscalizar o cumprimento da Lei no mar, a preservação do meio ambiente marinho, a salvaguarda da vida humana, o apoio aos navegantes, a segurança da navegação, a segurança marítima assim como o controlo do tráfego marítimo, foi criado e desenvolvido o Sistema Nacional de Vigilância Marítima de Angola (SINAVIM), em conformidade com o Decreto n.º 59/2009, de 26 de outubro.

O SINAVIM é um órgão de coordenação intersectorial liderado pelo MDN, cuja finalidade é contribuir par o exercício de poderes de soberania e jurisdição nos espaços marítimos nacionais (cf. os artigos 1º e 2º do Decreto n.º 59/2009, de 26 de outubro). O SINAVIM é definido como sendo um órgão interministerial de coordenação das atividades dos seguintes ministérios: MDN, Ministério do Interior, Ministério da Justiça e dos Direitos humanos, Ministério dos Transporte, Ministério do Ambiente, Ministério das Pescas e do Mar, Ministério dos Recursos Minerais e Petróleos, Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação e Órgãos do Sistema de Segurança Nacional.

A criação do SINAVIM teve como principais objetivos integrar de forma coordenada as entidades que exercem as suas atividades no mar com a finalidade de reforçar a vigilância e monitorização permanente dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição angolana, o controlo do tráfego marítimo na zona costeira e portuária, o auxílio e apoio às operações SAR e a localização de embarcações em perigo de naufrágio ou em zonas de risco. As suas principais atribuições, de acordo com artigo 5º do mesmo decreto, são:

- Garantir a segurança dos marítimos, dos navios, dos portos e das rotas de navegação, tendo em conta os regulamentos nacionais e internacionais;
- Intervir no mar territorial e na zona contígua para a fiscalização e detenção de infrações aduaneiras, no domínio das pescas e práticas ilícitas;
- Monitorizar o controlo do tráfego ao longo da costa, de modo a verificar o cumprimento das leis aplicáveis à navegação;
- Intervir no mar territorial, na zona contígua e na ZEE para fiscalização das atividades ilícitas que põem em causa a soberania do Estado, os recursos marinhos e a poluição do mar;
- Apoiar as operações SAR, complementando o sistema GMDSS através da informação do MRCC da localização e características de embarcações em perigo;
- Garantir o exercício dos direitos do Estado angolano de exploração, conservação e gestão dos recursos do mar.

O SINAVIM é apoiado tecnicamente pelo Sistema Nacional Integrado para o Controlo do Tráfego Marítimo (VTS), sob o controlo do IMPA, pelo Sistema Nacional de Monitorização e Captura do Pescado, sob o controlo do Ministério das Pescas e do Mar, e pelo Sistema nacional de Observação e Vigilância do Território Nacional sob controlo do MDN. Assim o SINAVIM é composto por duas componentes: a Componente de Deteção e a Componente de Intervenção.

A Componente de Deteção atua no âmbito da obtenção dos dados e informações sobre as diversas atividades desenvolvidas no espaço marítimo nacional, por forma a identificar as atividades ilícitas, que põem em causa a vida humana, que prejudicam o ambiente, os recursos naturais e sobretudo conflituam com a soberania ou jurisdição do

Estado. Nesta componente de recolha e processamento de informação, contribuem as entidades detentoras de meios para o efeito, de forma coordenada mediante a interligação dos respetivos centros de coordenação marítima. Estas entidades são a MGA, a PFM, o Ministério das Pescas e do Mar, o Ministério dos Recursos Minerais e Petróleos, o Ministério do Ambiente, o Ministério das Telecomunicações e Tecnologia de Informação, órgãos do Sistema de Segurança Nacional e outros organismos.

A Componente de Intervenção atua no âmbito do exercício de fiscalização e patrulhamento no mar, operações SAR ou repressão das atividades ilícitas nos espaços marítimos. Nesta componente atuam principalmente a MGA, Polícia Marítima e a Polícia de Investigação criminal.

Apesar de que o SINAVIM estar a funcionar ainda em parte, está previsto que entre em total funcionamento até ao final de 2019, para o cumprimento de todas as tarefas que lhe são incumbidas, no que diz respeito a visualização e processamento dos dados. Nos termos do artigo 8º do seu Regulamento, o SINAVIM deverá ser constituído por: Um Centro Nacional de Coordenação Marítima da MGA, em Luanda, incluindo quatro centros regionais localizados no Lobito, Cabinda, Namibe e Soyo; Dois centros secundários de controlo e processamento de dados referentes ao tráfego marítimo a cargo do IMPA; Três centros secundários de combate à imigração ilegal, contrabando e outros atos ilícitos da PFM e quatro centros de controlo e processamento de dados referentes às embarcações em atividades de pesca do Ministério das Pescas e do Mar. O Centro principal de coordenação marítima do SINAVIM, localizado em Luanda ficará equipado por:

- Um sistema de RADAR (*Radio Detection And Ranging*) de vigilância marítima na banda SHF com cobertura até as 50 milhas náuticas;
- Um sistema de controlo de tráfego marítimo (VTS) costeiro e portuário;
- Comunicações de emergência e socorro em VHF (GMDSS);
- Sistema de Identificação Automática de Navios (AIS);
- Sistema de CCTV (*Closed-Circuit Television*) costeiro;
- Sistema de Identificação e Acompanhamento a longa distância (*Long Range Identification Tracking* - LRIT);

- Uma rede de comunicações interligando todos os intervenientes do Sistema;
- Navios de pequeno, médio e grande porte para o patrulhamento marítimo.

4.7. Capacidades do Estado Angolano para o Exercício da Autoridade Marítima

Considerando a longa costa marítima e a vasta extensão do espaço marítimo sob soberania e jurisdição do Estado angolano, os meios atualmente existentes e empregues no exercício da autoridade do Estado no mar são insuficientes. Apenas três órgãos possuem meios humanos e materiais que são usados no exercício de autoridade marítima, o Ministério das Pescas e do Mar, a PFM e a MGA.

O Ministério das Pescas e do Mar possui algumas lanchas de fiscalização rápidas, usadas para a fiscalização das atividades de pesca e investigação pesqueira, mas estes meios, tendo em conta a extensa costa angolana, são insuficientes, uma vez que não cobrem todas as províncias costeiras. A PFM não tem capacidades para desempenhar as tarefas de sua competência ao longo da costa angolana, pois dispõe apenas de botes e semirrígidas que apenas operam junto a costa, ou seja, a menos de 12 milhas de costa (dentro do mar territorial). Por sua vez a MGA, considerando os seus meios navais (descritos no capítulo III), possui condições para assegurar continuamente o controlo e o policiamento marítimo, desempenhando as funções de guarda costeira anteriormente apresentadas apenas dentro do mar territorial, se aqueles forem usados de forma racional e eficiente, por forma a maximizar a presença do Estado no mar.

Para além do mar territorial, na ZEE, e caso seja aprovado ou não, o pedido de extensão da plataforma continental (ver capítulo I), será necessário adquirir para a MGA novos meios navais operacionais, por forma, a assegurar continuamente a autoridade do Estado em todos os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado angolano.

4.8. Condução de Entrevistas

Durante a elaboração desta dissertação, para melhor compreensão de alguns assuntos, recorreu-se a condução de algumas entrevistas com especialistas de diferentes áreas abordados neste trabalho. Importa referir que o guião de perguntas e

respostas de cada entrevista conduzida, assim como algumas informações básicas dos entrevistados se encontram nos apêndices.

1. Entrevista ao Dr. Eduardo da Silva Martins

O Dr. Eduardo Martins considerou que, para o Estado angolano melhorar o exercício da autoridade do Estado no mar, deve inicialmente organizar-se e reunir condições para defender os interesses do Estado nos vários vetores de afirmação das responsabilidades marítimas, como Estado de bandeira, no estabelecimento de uma administração marítima eficaz e operacional, que transponha para o ordenamento jurídico interno de Angola os tratados e convenções internacionais relevantes; como Estado de costeiro, conseguir proteger os recursos marinhos costeiros, designadamente os recursos vivos e o meio ambiente, assim como a assunção eficaz das responsabilidades da segurança marítima e da navegação e das operações de busca e salvamento; como Estado do porto, estabelecer uma organização para assunção das responsabilidades relacionadas, nomeadamente, com o controlo de navios estrangeiros em portos angolanos.

Com a introdução SAMA, ficando devidamente especificadas as funções de cada entidade integrante, será possível otimizar o emprego dos recursos limitados para uma maior eficiência na realização das competências de cada uma das entidades individualmente. Mas a organização em si não é suficiente para inverter atual situação no que concerne ao exercício de autoridade do Estado no mar. Será necessário dotar de meios (humanos e materiais) as entidades com competências no mar, designadamente a Marinha que, como principal órgão de defesa do Estado no mar, deve reforçar e integrar as funções de guarda costeira, devendo ser o suporte fundamental do sistema de autoridade marítima, servindo de base a todas as entidades com competência em razão da matéria, mas sem capacidade marítima, sem prejuízo das atribuições da Administração Marítima Nacional, o IMPA, incluído os seus órgãos locais.

2. Entrevista ao Eng. José Luís Melo

O Engenheiro José Luís Melo Administrador da Empresa portuguesa *Xsealence SEA TECHNOLOGIES, SA*, informou que, em Angola um dos maiores desafios relacionado

com controlo, fiscalização e monitorização das atividades de pesca, tem a ver com a pouca capacidade (Doutrina, Organização, Treino, Material, Liderança, Pessoal, Infraestruturas e Interoperabilidade – DOTMLP II) que o Estado tem para exercer a sua autoridade nos espaços sob soberania ou jurisdição marítima.

A frota de pesca industrial é essencialmente estrangeira e, como a rede de portos ao longo da costa angolana não tem infraestruturas com capacidade para descarga e processamento de todas as capturas desta frota, algumas embarcações transferem as suas capturas para outros navios (de menores dimensões) que as transportam para portos estrangeiros. Isto dificulta o controlo das capturas realizadas em todo espaço marítimo sob soberania ou jurisdição angolana, o que é ainda mais relevante no caso das embarcações de bandeira estrangeira. No caso da pesca artesanal e de subsistência, como as suas descargas são feitas diretamente em praias ou em pontes cais, torna-se ainda mais difícil estimar um valor do total das capturas, pois nem sempre nestes locais existem autoridades para o controlo do pescado.

O Estado tem a responsabilidade de gerir e controlar os seus recursos naturais e cumprir com as suas obrigações e deveres a nível internacional, por isso, deve estar capacitado para tal. Constatou-se que, para além do estabelecimento de um sistema de autoridade marítima, é necessário que as entidades com atribuições no mar estejam capacitadas para cumprir com as suas competências, porque não basta apenas ter uma estrutura organizacional funcional bem definida apenas no papel, é preciso colocá-la em prática. Neste tipo de organização deve sempre existir uma contínua colaboração entre as entidades fiscalizadoras e os praticantes das diversas atividades realizadas no mar, numa base de benefício mútuo.

3. Entrevista ao Dr. Duarte Lynce de Faria

O Dr. Duarte Lynce de Faria, professor da Escola Naval, explicou que os Estados têm jurisdição prescritiva (*prescriptive jurisdiction*) que consiste em legislar, assim como de jurisdição de imposição da lei no mar (*enforcement jurisdiction*). As leis devem ser gerais, claras e específicas para cada atividade. Para impor a lei no mar, são necessários meios humanos e materiais, para o que Estado deve assegurar que as entidades com

competências no mar sejam lideradas por pessoas competentes, com atuação firme perante a aplicação da lei, não sendo necessariamente precisa uma grande capacidade de meios materiais (navios e infraestruturas), mas sim o emprego racional do que se tem. Importa realçar que a capacidade de controlar o mar é uma questão muito complexa, por isso deve haver uma estrutura administrativa firme para a gestão do mar e organização das entidades com competências marítimas. A Marinha deve ser o suporte base para todas as entidades em questões relacionadas com funções de guarda costeira, por ser a entidade cujo principal espaço de atuação é o mar.

4. Entrevista com o representante das Capitánias dos Portos Nacionais

Considerando as entrevistas com dois representantes das capitánias dos portos nacionais, foi mencionado que Angola ainda não dispõe de um código marítimo, mas que o Estado está a desenvolver reformas no sentido de impulsionar a marinha mercante, os portos e outras instituições ligadas às atividades marítimas.

Foi referido também que se pretende tornar o setor marítimo como elo de ligação privilegiado para o crescimento do mercado interno e externo, contribuindo para a inserção competitiva de Angola na economia global.

Foi também mencionado que, o número 1 do artigo 5º do Decreto presidencial n.º 328/2014 de 29 de dezembro, que aprova o estatuto Orgânico do IMPA, estabelece que sejam ratificadas e implementadas no ordenamento jurídico interno as convenções marítimas internacionais.

Foi indicado pelos entrevistados que a Lei n.º 27/2012, de 28 de agosto prevê a definição de políticas para o setor marítimo, a promoção de estudos e a investigação no domínio da economia marítima, a aquisição de meios materiais para a ação do Estado no mar e a formação e qualificação do capital humano nacional para o setor marítimo.

5. Entrevista com a Dra. Maria de Fátima Grilo

A Dr.ª Maria de Fátima Grilo Inspetora do Serviço de Estrangeiro e Fronteiras (SEF), com experiência em África (Cabo verde e Nigéria), explicou que a incapacidade dos Estados costeiros africanos devidos aos escassos recursos humanos e materiais e à falta

de uma organização adequada no setor marítimo suscita vários desafios, principalmente no que diz respeito ao controlo e vigilância dos espaços marítimos.

Portanto, para inverter esta situação, deve-se começar pela organização do setor e na aquisição de meios operacionais, na formação do pessoal especializado neste âmbito, na formação de equipas conjuntas para partilha de informação e gestão do setor marítimo-portuário, na criação de grupos de trabalho, no reforço da fiscalização e vigilância do espaço marítimo nacional e em atividades de sensibilização da população em geral sobre as consequências da poluição e contaminação do mar. Devem-se desenvolver atividades de ações conjuntas com autoridades marítimas-portuárias dos países vizinhos para a promoção da segurança marítima, promover exercícios de simulação de deteção/interceção e tratamento de ocorrências marítimas-portuárias, criar um plano de contingência nacional face a imigração clandestina neste setor e promover cooperação entre serviços congéneres de países vizinhos na luta contra a criminalidade marítima.

Com a introdução de um Sistema da Autoridade marítima em Angola também será necessário que a Marinha Angolana, como a principal entidade de segurança e defesa do Estado no mar, tenha capacidades necessárias para cumprir com as suas obrigações e suportar os outros organismos com competências no setor, a fim de que, em conjunto e de forma coordenada possam salvaguardar os interesses do Estado no mar e preservar a sua autoridade e integridade.

O Sistema de Autoridade Marítima, cujas atribuições, são entre outras, o combate à imigração clandestina e ao crime organizado, num contexto interministerial e multissetorial que visa garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos nacionais e internacionais.

5. Proposta de criação do Sistema da Autoridade Marítima de Angola

5.1. Sistemas

A história da teoria dos sistemas de acordo com Lieber (2001), considera a sua origem na antiguidade (antes de Cristo), época em que o homem começou a dominar o Mundo. Nessa época começou a entender as regularidades do movimento dos astros e as fases da Lua, criando o calendário e os sistemas de numeração, o que permitiu nesse período ter uma ideia lógica da ordem dos acontecimentos e de certo modo prever outros fenómenos, denominando isto de sistema de eventos naturais. Segundo o mesmo autor o conceito de sistema foi sempre usado intuitivamente em várias áreas da ciência ao longo dos anos, em que o homem procurava dividir os problemas complexos em partes simples para melhor os solucionar.

Entretanto, os estudos sobre sistemas sociotécnicos tiveram a sua origem em 1949, no desenvolvimento das minas de carvão de Durham, norte de Inglaterra, na sequência da análise feita por investigadores da *Tavistock Institute of Human Relations*, sobre os problemas relativos a mecanização dos processos de mineralização, conflitos entre trabalhadores e empresas, baixa produtividade e baixo grau de motivação por parte dos trabalhadores (Trist, 1981, p. 7). “Biazzi jr. (1994, p. 31) afirma que os processos de mineração desde o surgimento nos séculos XII e XIII, não tiveram alterações significativas, pois os mineiros formavam os seus próprios grupos e as ferramentas eram manuais, o trabalho era muito esforçado e em péssimas condições”. Com introdução de um sistema de organização e de novos métodos de extração, verificou-se uma melhoria na organização e na produtividade. O novo sistema de organização consistia em criar grupos autónomos com tarefas específicas, ficando cada grupo com a responsabilidade de um conjunto de tarefas (Trist, 1981, p. 8).

As guerras mundiais mostraram que os países são dependentes uns dos outros, e que em conjunto se tornariam numa força maior, completando-se uns aos outros. Na verdade, os países são partes integrantes de um sistema global. Com o fim da Segunda Guerra Mundial e graças aos trabalhos de Karl Ludwig von Bertalanffy biólogo austríaco

criador da “Teoria Geral dos Sistemas”³⁹, publicado em 1968, deu-se grande importância aos estudos dos sistemas para as organizações, em várias áreas da ciência e no dia a dia do ser humano, de modo a simplificar os problemas complexos.

5.1.1. Conceito de Sistema

Sistema é um conjunto de partes inter-relacionadas e organizadas com o objetivo de atingir um determinado fim. A palavra Sistema é de origem grega, que significa combinar, ajustar, formar um conjunto. “Sistema é o todo organizado, um conjunto ou combinação de partes formando um complexo orientado para uma finalidade (Chiavenato, 2003, p. 476)”. Para o mesmo autor um sistema pode ser definido como um grupo de unidades combinadas que formam um todo organizado cujas características são diferentes das características das unidades singulares.

Meadows no seu livro *Thinking in Systems: A Primer*⁴⁰ afirma que, mais do que uma simples soma das partes, um sistema não é qualquer coleção de coisas antigas, mas sim, um conjunto de elementos coerentemente organizados por forma a alcançarem um determinado objetivo. Para Meadows, um sistema deve ser constituído por três grupos:

- Os elementos (partes);
- As interconexões (meios de ligação);
- E um objetivo ou propósito.

A falta de um desses elementos determina a inexistência de um sistema. Importa realçar que, o propósito de um sistema não é necessariamente o das partes individuais, mas sim, o resultado da soma delas, daí a necessidade indispensável que cada parte cumpra com as suas tarefas, de modo que o propósito do sistema no geral seja cumprido. Os sistemas podem mudar, evoluir e adaptarem-se as novas realidades. Entretanto, a melhor forma de validar um sistema consiste em analisar os seus resultados durante um determinado período de tempo e ver como ele se comporta como um todo, se conseguiu ou não atingir os requisitos definidos inicialmente.

³⁹ 1950

⁴⁰ 2009

5.1.2. Caraterização dos Sistemas

Existem vários tipos de sistemas, como sistemas ferroviários, sistemas de jogos, sistemas políticos e religiosos, sistemas de comunicações e informações, sistemas solar, sistemas filosóficos, sistemas de governos, sistemas biológicos, sistemas bancários, sistemas matemáticos, sistemas de armas e tantos outros sistemas. Portando, tendo em conta características como os elementos, interconexões e finalidades, segundo Chiavenato (2003, p. 476) os sistemas podem se classificar em:

- Quanto a sua constituição, os sistemas podem ser:
 - ✓ Sistemas físicos ou concretos: compostos de objetos e coisas reais;
 - ✓ Sistemas abstratos ou conceituais: compostos de ideias e hipóteses.
- Quanto a sua natureza, os sistemas podem ser:
 - ✓ Sistemas abertos: apresentam intercâmbios com o meio exterior. Estes sistemas devido a sua natureza devem ajustar-se continuamente com o ambiente exterior;
 - ✓ Sistemas fechados: não precisam intercâmbios com o ambiente exterior.

Os sistemas abertos são os mais comuns, em que através do *feedback* com meio exterior conseguem modificar o seu funcionamento, estrutura, organização e até os seus objetivos. Segundo Chiavenato (2003, p. 478) um sistema aberto é um complexo de elementos em interação e intercâmbio contínuo com o ambiente exterior.

5.1.3. Exemplos de Sistemas

As organizações são sistemas sociais e técnicos, compostos por dois ou mais elementos, uma finalidade, e mantêm uma dinâmica de interação entre os elementos e o meio ambiente. Os sistemas sociais são constituídos pelos elementos e as suas relações e já nos sistemas técnicos são compostos por matérias, objetos, ferramentas, equipamentos e instalações. Dentro dos sistemas podem existir vários subsistemas de acordo com os seus objetivos, estrutura e elementos (Chiavenato, 2003, p. 347).

O sistema digestivo é um subsistema integrado num sistema maior que é o corpo humano, este subsistema é composto dentes, enzimas, estômago e intestinos, que estão

inter-relacionados através do fluxo de alimentos, e têm como função a decomposição dos alimentos nos seus nutrientes básicos e transferi-los para a corrente sanguínea, que é outro subsistema. O sistema digestivo é um subsistema físico e aberto, dentro de um sistema maior e interdependente de vários outros subsistemas.

Uma equipa de futebol é um sistema integrado, composto pelos jogadores, uniformes, equipa técnica, equipa médica, bola, campo e outros elementos. Os elementos relacionam-se através das regras do jogo, estratégias da equipa técnica e dos jogadores, combinações, troca da bola entre os jogadores e outras formas. A finalidade deste sistema consiste em ganhar os jogos ou apenas em divertimento com prática dos exercícios físicos. Este é um sistema aberto, físico e abstrato.

Considerando os conceitos de sistema acima descritos, um Sistema da Autoridade Marítima é um sistema abstrato e aberto, o que permite o intercâmbio contínuo das partes constituintes com o mundo exterior.

5.2. Enquadramento

Como foi visto anteriormente, tendo em conta o extenso espaço marítimo sob soberania e jurisdição do Estado angolano, a diversidade de recursos naturais vivos e não vivos, os deveres e obrigações do Estado marítimo sugerem a criação de um Sistema da Autoridade Marítima para que o Estado possa exercer a sua autoridade, através da otimização dos escassos recursos existentes para este fim.

Deve-se ter em conta que o mar é um espaço integrado, portanto, a administração do mesmo deve também ser integrada, agregando de forma coordenada representações de todas as entidades com competência em razão da matéria, evitando-se assim, lacunas de jurisdição no exercício da autoridade marítima.

Os investimentos que vêm sendo feitos pelo Estado angolano nas entidades competentes no âmbito da administração dos assuntos do mar, salientando-se o esforço do Estado na reestruturação e edificação da Marinha, de modo a ser capaz de cumprir com as suas atribuições, na criação e desenvolvimento do SINAVIM, na investigação científica marinha e no exercício de fiscalização da pesca por parte do Ministério das

Pescas e do Mar, demonstram o interesse do Estado angolano no controlo das atividades que decorrem no espaço marítimo de sua responsabilidade.

A edificação deste sistema de elevada complexidade, composto por várias entidades, órgãos e instituições e transversal a todas as atividades realizadas no mar, deve ter como base fundamental legislação específica e diretivas conexas, sendo pertinente que cada entidade integrante identifique, neste âmbito, quais as suas competências e os seus limites dentro da sua área de jurisdição, assim como os prejuízos para o Estado que advêm do não cumprimento das respetivas atribuições.

5.3. Contexto do Sistema da Autoridade Marítima de Angola

Atendendo às capacidades do Estado angolano para o exercício da sua autoridade no mar e considerando a imensa costa marítima, o pedido de extensão da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, os compromissos nacionais e internacionais, a criação do Sistema da Autoridade Marítima visa maximizar a coordenação e o controlo de todas as atividades desenvolvidas no espaço marítimo nacional ou com a sua administração, otimizar o uso dos meios e, de forma coordenada entre as entidades competentes, assegurar o cumprimento da lei no mar.

Angola localiza-se numa posição geoestratégica do continente africano, passando várias rotas marítimas internacionais importantes no espaço marítimo nacional, conforme visto no capítulo IV, que estão expostos a várias práticas ilícitas, como o narcotráfico, o terrorismo, o tráfico de seres humanos e de armas, a imigração clandestina, a pirataria, o assalto à mão armada, o crime organizado, a pesca ilegal, a poluição marítima e vários outros atos que violam a Lei, que colocam em risco o comércio e o transporte marítimo legítimo, a operação das plataformas petrolíferas e outras infraestruturas de exploração de recursos naturais, e sobretudo põem em causa a soberania e a integridade do Estado.

Com este sistema não se espera que todos os desafios sejam ultrapassados, mas que sejam minimizados os problemas que persistem atualmente e que o Estado consiga ter o controlo das atividades marítimas e reprimir as ilícitas ou não autorizadas.

Neste contexto, as principais funções de guarda costeira a serem desenvolvidas pelo Sistema da Autoridade Marítima proposto, são as seguintes:

- Segurança marítima (*safety*);
- Proteção dos navios e das instalações portuárias (*security*);
- Atividades aduaneiras marítimas;
- Prevenção e supressão do tráfico, contrabando e aplicação no mar da Lei associada;
- Controlo das fronteiras marítimas;
- Monitorização e vigilância marítima, incluindo a gestão do tráfego marítimo;
- Proteção e preservação do meio ambiente e combate a poluição;
- Busca e salvamento marítimo e GMDSS;
- Fiscalização das atividades de aproveitamento económico dos recursos do mar;
- Serviços de assistência marítima a navios em dificuldade que necessitem de ajuda a partir de terra;
- Respostas a desastres marítimos de grandes dimensões;
- Assinalamento marítimo e ajudas a navegação;
- Controlo e inspeção das atividades de pesca;
- Todas as atividades, de apoio, relacionadas com as funções de guarda costeira acima identificadas.

O Sistema deverá ser constituído por um Conselho de Ministros do Mar, o qual será responsável pela coordenação da política marítima nacional, presidido pelo Vice-presidente da República, que poderá delegar no Secretário-Geral do Mar (que está na dependência direta do Vice-presidente da República e que deverá possuir uma Secretaria Geral do Mar permanente). O Conselho de Ministros do Mar deve integrar os ministérios que, de forma direta, têm atribuições no mar. Portanto, deve incluir representações do MDN, Ministério das Pescas e do Mar, Ministério do Interior, Ministério do Ambiente, Ministério do Comércio, Ministério dos Recursos Minerais e dos Petróleos e o Ministério dos Transportes.

É no Conselho de Ministros do Mar, que se devem definir as entidades, órgãos e instituições que serão responsáveis pela regulamentação, pela coordenação e

administração das políticas, pela execução, controlo, monitorização e fiscalização do exercício da autoridade do Estado no mar. O Conselho de Ministros do Mar deverá assegurar a definição das principais diretrizes, estratégicas políticas, económicas, culturais e sociais para o mar e o litoral.

O Secretariado Geral do Mar, sendo um serviço de coordenação, deverá estar ligado ao Vice-presidente da República, ficando responsável pela coordenação interministerial do exercício da autoridade do Estado no mar, com a missão de avaliar, controlar, coordenar, monitorizar e verificar a implementação da política marítima, garantindo que o seu desenvolvimento seja promovido tanto a nível nacional como a nível internacional. O Secretário-Geral do Mar deverá garantir a execução, coerência e eficácia das várias políticas, no âmbito do domínio marítimo.

O Sistema deve também ser constituído por um Conselho de Coordenação Operacional Executivo presidido pelo Chefe de Estado Maior da Marinha de Guerra Angolana (CEMMGA), na qualidade de Autoridade Marítima Nacional (órgão), o qual deve integrar representantes das entidades que compõem o Sistema, tendo também funções de coordenação executiva assim como a inter-relação do Sistema com outras entidades que, não fazendo parte do Sistema, poderão ser chamadas a participar em razão da matéria. A DGAM que estará na dependência direta da AMN (órgão) será responsável pela coordenação e controlo das atividades no setor marítimo através dos Departamentos Marítimos regionais. A DGAM deve apoiar em termos técnicos, administrativos, jurídicos, logísticos, financeiros e em outras ações em razão da matéria e em razão do espaço os Departamentos Marítimos, as Capitania dos Portos e os Comandos locais da PFM.

A AMN (Serviço) será composta por elementos da MGA, com formação apropriada, e aos quais lhe será atribuída autoridade de polícia. A Cooperação Operacional deverá envolver diretamente todas as entidades com jurisdição no mar em razão do espaço e em razão da matéria. Os Serviços Administrativos serão responsáveis por todos os processos e missões do âmbito administrativo e por sua vez, os Serviços Operacionais serão responsáveis pela execução das missões no mar e em terra, conforme a necessidade.



E por fim, as entidades ou órgãos de execução, competentes no âmbito da Autoridade Marítima:

- 90

- Capitánias dos Portos;
- Instituto Nacional de Hidrografia e Sinalização Marítima de Angola (INSMA)
- Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros (DNPPRP);
- Serviço Nacional de Fiscalização Ambiental (SNFA);
- Serviço Nacional de Alfândegas (SNA);
- Serviço de Migração e Estrangeiros (SME);
- Serviço Nacional de Saúde (SNS).

Este Sistema é baseado em duas vertentes: a coordenação política entre os ministérios com atribuições marítimas, através do Conselho de Ministros do Mar, sob a presidência do vice-presidente da república, com o apoio do Secretário-Geral do Mar, e a coordenação operacional dos serviços executivos, sob a direção do Almirante Comandante da Marinha - Autoridade Marítima Nacional (órgão). Ao Secretário Geral do Mar deve-se também a coordenação, administração e gestão da implementação das políticas e estratégias marítimas e a AMN a execução e verificação do cumprimento das diretivas que resultam das políticas determinadas superiormente, assim como a interação com as entidades que não compõem o Sistema.

O SAMA, sendo um sistema aberto, deverá interagir em parceria com outras entidades com estatutos próprios e que não integram este Sistema, em particular a Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANPGB) e outras entidades vocacionadas para exploração dos recursos naturais do mar, nas questões relacionadas com o combate poluição marítima e em todas as matérias do âmbito de poluição marítima por petróleo e seus derivados, derrames de hidrocarbonetos, incidentes nas plataformas petrolíferas e outras infraestruturas com fins de exploração dos recursos naturais, e outras questões afim.

Considerando as áreas de jurisdição e as competências que cada entidade deve exercer, no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima, a MGA, o IMPA, a PFM, as capitánias dos portos e a DNPPRP devem representar o núcleo central do SAMA e as restantes entidades (acima citadas) devem constituir o contexto alargado do Sistema, conforme a figura abaixo.

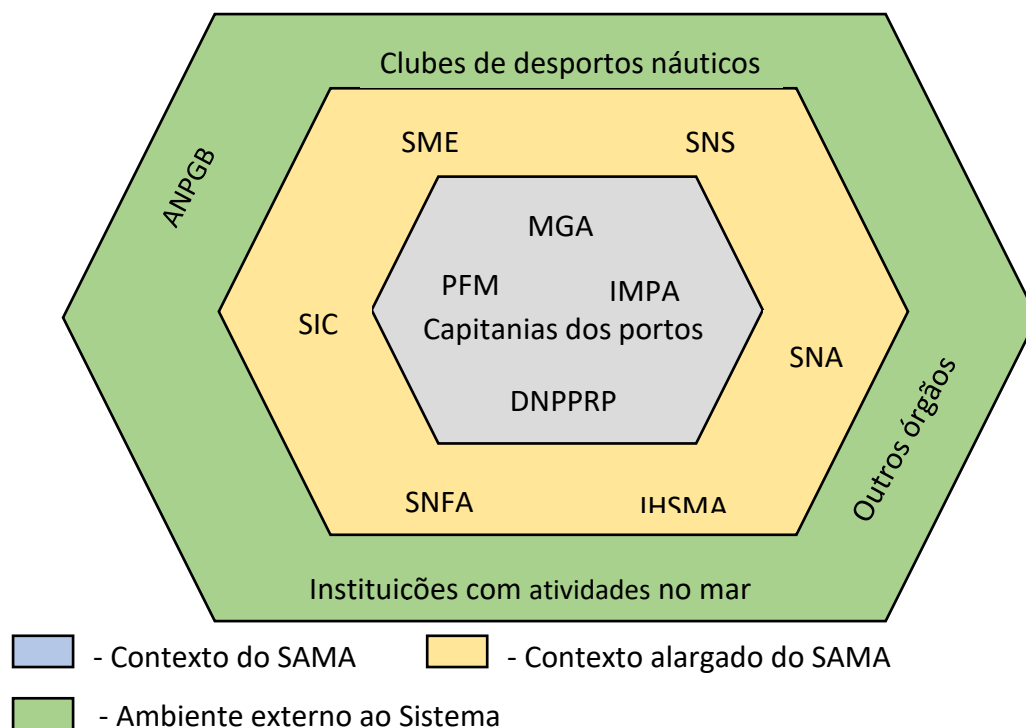


Figura 13 – Composição do Sistema da Autoridade Marítima de Angola

A proteção do ambiente marinho e a gestão sustentável das áreas marítimas e dos recursos naturais, são questões fundamentais para um Estado costeiro. Para o Estado angolano esta proteção, deve basear-se na mitigação do impacto das atividades económicas no ambiente marinho, em especial no que diz respeito à exploração de hidrocarbonetos. Portanto, este Sistema visa a melhorar a gestão sustentável de todas as atividades desenvolvidas no domínio marítimo, protegendo o respetivo ecossistema.

5.4. Competências das Entidades do SAMA

5.4.1. Marinha de Guerra Angolana

A Marinha de Guerra Angolana, ou simplesmente Marinha Angolana – como deve passar a ser designada para não excluir as missões de guarda costeira – no âmbito do SAMA, deve assegurar as funções de guarda costeira descritas no capítulo IV, de modo a atuar no controlo, fiscalização e policiamento específicos relativos ao exercício da autoridade do Estado no mar. Para tal, os comandantes dos navios devem ser investidos de autoridade de polícia, devendo receber formação específica para gerir a interação com os cidadãos num contexto de garantia de direitos constitucionais.

Tendo em conta a atribuição das várias funções de guarda costeira e considerando que a Marinha Angolana tem funções de âmbito militar, como ramo das Forças Armadas, deverão os dois tipos de missões ser distinguidas de forma clara, evitando ambiguidade. Entretanto as funções de guarda costeira atribuídas à Marinha no contexto do SAMA deverão ser:

- Segurança marítima e da navegação, incluindo gestão do tráfego marítimo;
- Proteção dos navios e das instalações portuárias;
- Prevenção, repreensão e combate ao tráfico humano, à imigração ilegal, à pirataria, ao narcotráfico, ao terrorismo e aplicação da lei associada;
- Proteção do meio ambiente marinho e combate à poluição;
- Assistência a navios em dificuldade;
- Resposta a acidentes e desastres marítimos;
- Busca e salvamento;
- Assinalamento marítimo, avisos e ajudas à navegação;
- Segurança na faixa costeira e nos principais rios;
- Fiscalização das atividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos e o controlo e fiscalização das atividades de pesca;
- Preservação e repressão de todos os atos ilícitos e práticas que põem em causa a soberania e a integridade do Estado no mar;

A Marinha, como principal capacidade marítima do SAMA, deve apoiar todas as outras entidades com competência em razão da matéria, mas sem capacidade marítima. Assim, o Sistema passaria a dispor de uma entidade (MGA) com competência em razão do espaço marítimo em todas as matérias do âmbito da autoridade marítima, e suportando a atuação coordenada das restantes entidades.

A Marinha Angolana deverá também passar a integrar a Direção Geral da Autoridade Marítima, dispondo de serviços marítimos especializados não militares, incluindo departamentos marítimos regionais e os capitães dos portos locais, que serão oficiais de marinha. Estes acumularão funções de comandante naval local, comandante local da Polícia Marítima e Fiscal e de capitão do porto.

5.4.2. Instituto Marítimo e Portuário de Angola

Ao IMPA está atribuída por lei a competência de Administração Marítima Nacional, tal como descrito no capítulo III, constituindo o principal órgão do Estado não militar com responsabilidades no setor marítimo-portuário, com atribuições para regular e exercer funções de supervisão, coordenação, orientação, licenciamento, registo, regulamentação e certificação de todas as atividades de caráter civil relacionadas com os navios, modo geral, todas as atividades relacionadas com a marinha mercante, de recreio, náutica desportiva e de lazer, e das instalações portuárias no domínio marítimo e fluvial.

O IMPA atua também como serviço central das capitânias dos portos e delegações marítimas e fluviais. As funções do IMPA correspondem basicamente o que são as responsabilidades de administração de Estado de bandeira, e de Estado do porto, no que diz respeito à inspeção de navios estrangeiros no porto, conforme o Memorandum de Abuja (*Port State Control*).

Como Administração Marítima Nacional o IMPA, tendo em conta as várias competências que lhe foram atribuídas por lei, no âmbito da criação do SAMA deverá, ser o órgão coordenador de todas as atividades desenvolvidas no domínio marítimo. Neste sentido além das suas competências (ver capítulo III), na orgânica do SAMA, o IMPA deverá assegurar as seguintes funções de guarda costeira:

- Segurança marítima e da navegação, incluindo gestão do tráfego marítimo;
- Segurança do transporte marítimo e das instalações portuárias;
- Apoiar a Marinha na condução das operações SAR;
- Coordenar com o IHSMA nas questões relacionadas com a sinalização marítima;
- Questões de cobrança de coimas, emolumentos por serviços prestados e multas por irregularidades cometidas em relação ao aproveitamento do mar.

5.4.3. Polícia Fiscal Marítima

A PFM, como órgão policial do Estado, tendo em conta as suas atribuições, deve garantir o cumprimento da lei no mar territorial e nas águas interiores. A PFM, no âmbito

do SAMA, das várias tarefas da sua competência, deve garantir a segurança e a ordem pública na zona costeira, fiscalizar as atividades económicas no mar, incluído a pesca, as atividades da náutica desportiva e de lazer, combater a poluição marítima, combater a imigração ilegal, o terrorismo, o tráfico de substâncias ilícitas, o tráfico humano, o tráfico de armas, o crime organizado, o assalto armado e outras práticas ilícitas.

5.4.4. Serviço de Investigação Criminal

O SIC, como órgão executivo central do Ministério do Interior, com atribuições de investigação e prevenção do crime, integra também o SAMA. O SIC em colaboração com a Marinha e a PFM deve assegurar o combate e prevenção às práticas ilícitas no mar e suportar as autoridades judiciais na investigação criminal. A articulação entre estes órgãos com funções policiais visa garantir o cumprimento da Lei no mar e a investigação de crimes no espaço marítimo reforçando a autoridade do Estado.

Assim, na orgânica do SAMA, o SIC deve atuar na dissuasão e investigação de crimes como, o terrorismo, o assalto à mão armada, o tráfico de armas e de seres humanos, o narcotráfico, a imigração ilegal, e outras práticas ilícitas.

5.4.5. Capitâneas dos Portos

Como foi visto no 1º capítulo, os portos nacionais são administrados por empresas públicas de grandes dimensões, tendo em conta as suas áreas de jurisdição e o capital movimentado anualmente, são dotadas de personalidades jurídica, de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, com poderes de jurisdição e administração sobre os bens do domínio público que lhes foram atribuídas por Lei.

Os portos nacionais constituem as principais portas de entrada e saída de mercadorias e passageiros por via marítima, contribuindo de forma significativa para o crescimento e desenvolvimento económico do País. No entanto, é também nos portos onde diversas mercadorias e substâncias ilícitas, como medicamentos não autorizados pelo Serviço Nacional de Saúde (SNS) e drogas, bem como imigrantes ilegais, entram no país. Contudo, considerando a criação do SAMA, é importante que as empresas que administram os portos estejam em constante articulação com outros órgãos do sistema,

através da Capitania do porto, por forma a minimizar as entradas de mercadorias ilícitas e de imigrantes ilegais no território nacional.

Portanto, na orgânica do SAMA as capitánias dos portos devem assegurar o controlo e fiscalização de entrada e saída de mercadorias e passageiros, efetuando vistorias e ações de fiscalização às embarcações, garantindo a preservação do meio ambiente marinho e o combate à poluição marítima, socorro a banhistas nas praias, assinalamento marítimo, autorização de atividades realizadas junto às praias e outras tarefas de sua competência.

5.4.6. Instituto Nacional de Hidrografia e de Sinalização Marítima

O IHSMA é responsável pelas atividades no domínio da Hidrografia, Oceanografia sinalização marítima e do controlo da poluição marítima. No âmbito do SAMA, deverá o assegurar o cumprimento das suas atribuições, conforme a Lei, nomeadamente disponibilizar os avisos à navegação e aos navegantes, disponibilizar os avisos meteorológicos e oceanográficos, garantir o assinalamento marítimo, garantir a segurança e definição das épocas e locais das atividades que decorrem ao longo da costa e produzir levantamentos hidrográficos e cartográficos.

5.4.7. Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros

Angola é um dos países africanos com maior espaço marítimo sob soberania ou jurisdição, sendo influenciado pela corrente fria de Benguela e pela corrente quente de Angola, existe nele, por isso, muita diversidade e abundância de recursos pesqueiros. Mas, por falta de meios de patrulha, pessoal capacitado e um sistema de organização eficaz para a fiscalização das atividades de pesca e controlo do cumprimento da legislação de pesca, verificam-se irregularidades frequentes e incumprimento da lei por parte das embarcações a operar naquela região marítima, muitas de bandeira estrangeira, em desrespeito e com enorme prejuízo para o Estado costeiro.

A DNPPRP, órgão do Ministério das Pescas e do Mar, responsável pela gestão e administração dos recursos pesqueiros, de acordo com a Lei, no âmbito do SAMA, deve assegurar o cumprimento das suas atribuições (ver capítulo III), e de forma coordenada

interagir com as entidades com funções de policiamento em relação aos recursos pesqueiros para proteção e preservação das espécies e do meio ambiente marinho.

5.4.8. Serviço Nacional de Fiscalização Ambiental

A preservação e proteção do meio ambiente é uma responsabilidade de todos. O mar tem sido usado para o depósito de elevada quantidade de lixo, sobretudo plástico. Várias organizações governamentais e não-governamentais têm feito esforços para inverter esta situação. Em Angola o SNFA, como foi visto no capítulo III, é um órgão Ministério do Ambiente responsável pela coordenação, elaboração, execução e fiscalização das políticas relacionadas com proteção do ambiente, nomeadamente nos domínios da biodiversidade, das tecnologias ambientais e da prevenção e avaliação do impacto ambiental, bem como da educação e informação ambiental.

No âmbito do SAMA, o SNFA deve cooperar com as restantes entidades em na áreas de poluição do meio ambiente marinho, principalmente em situações de derrame de hidrocarbonetos nas plataformas petrolíferas, derrame de combustíveis ou outros resíduos pelos navios em zonas próximas da costa, descargas em locais proibidos, na preservação das zonas marítimas protegidas, limpeza das praias e fiscalização de atividades junto às praias que põem em causa o ambiente e os recursos vivos do mar.

5.4.9. Serviço Nacional das Alfândegas

Com a adesão do Estado angolano à Zona de Livre Comércio da SADC e outros tratados de comércio livre para África, e com o aumento de ameaças ao comércio marítimo internacional legítimo, como por exemplo, o crime organizado, tráfico ilícitas de seres humanos, de armas, de objetos de arte e outras mercadorias proibidas ou sujeitas a restrições no mercado angolano, bem como o aumento de fraude em prejuízo das receitas do Estado, aumenta a necessidade de implementação pelos serviços alfandegários de novos procedimentos eficazes de fiscalização das mercadorias que entram e saem do país.

O SNA é um órgão do Ministério das Finanças responsável pelas atividades fiscais e aduaneiras, conforme visto no capítulo III. No âmbito do SAMA, o SNA deve operar em

conjunto com as restantes entidades, de forma a prevenir e detetar quaisquer fraudes na área da sua competência.

5.4.10. Serviço de Migração e Estrangeiros

O SME é um órgão policial do Ministério do Interior, responsável pelo controlo das fronteiras marítimas, fluviais, territoriais e aéreas, assegurando os serviços relativos à entrada, permanência, residência e saída do território nacional dos cidadãos estrangeiros, cujos serviços estão integrados nos aeroportos, portos marítimos e fluviais e noutros postos de controlo de fronteiras. Como um órgão de segurança do Estado em relação à política migratória nacional é relevante que integre o SAMA, garantindo em coordenação com outras entidades o controlo das fronteiras marítimas e a fiscalização dos estrangeiros em navios que entram em águas nacionais.

5.4.11. Serviço Nacional de Saúde

O SNS, que segundo o Estatuto orgânico do Ministério da Saúde é responsável por definir a política nacional de saúde, assim como promover em parceria com outros órgãos nacionais e internacionais o desenvolvimento sanitário do país, o controlo de doenças endémicas e epidémicas em coordenação com outros setores garantindo o estilo de vida saudável das comunidades através da informação, educação e comunicação, controlo de entrada e a proliferação de doenças no território nacional.

No âmbito do SAMA, em colaboração com outras entidades, o SNA além das suas atribuições deverá garantir o cumprimento das políticas sanitárias relativas aos navios e a preservação e controlo de entrada de doenças no país por via marítima.

Em suma, podemos verificar, na tabela abaixo, a descrição de forma das principais funções de guarda costeira, conforme foram definidas pela *European Coast Guard Functions Forum*, assim como as entidades envolvidas em cada uma daquelas funções, salientando que, a MGA como o principal órgão de defesa e segurança do Estado no mar, dotada de recursos humanos e materiais para o efeito, terá participação de forma direta ou indireta, no contexto de Autoridade Marítima Nacional (Serviço) em todas as funções em razão do espaço, em algumas delas, em razão da matéria.

<div>FUNÇÕES DE GUARDA COSTEIRA</div> <div>ENTIDADES</div>	Maritime safety	Maritime, ship and port security	Maritime customs activities	The prevention and suppression of trafficking	Maritime border control	Maritime monitoring and surveillance, including VTS	Maritime environmental protection and response	Maritime search and rescue	Ship casualty and maritime assistance service	Maritime accident and disaster response	Fisheries inspection and control	and activities related to the above Coast Guard Functions.
Marinha de Guerra Angolana	x*	x*	x	x	x*	x*	x*	x*	x*	x	x	x*
Instituto Marítimo e Portuário de Angola	x	x				x		x				
Polícia Fiscal Marítima	x			x*	x			x	x	x		
Serviço de Investigação Criminal				x								
Capitania dos Portos	x	x	x	x		x		x			x	
Direção Nacional de Pescas e Proteção dos Recursos Pesqueiros											x*	
Serviço Nacional de Fiscalização Ambiental							x					
Serviço Nacional de Alfândegas			x*									
Serviço de Migração e Estrangeiros					x							
Serviço Nacional de Saúde							x			x		

Tabela 3 – Principais funções de guarda costeira definidas pela *European Coast Guard Functions Forum* e as entidades responsáveis

* Entidade coordenadoras da função de guarda costeira específica.

5.5. Autoridade Marítima Nacional

No contexto do Sistema da Autoridade Marítima de Angola, será necessário distinguir uma ou mais entidades responsáveis pela coordenação, gestão e controlo de todas as atividades realizadas no espaço de jurisdição marítima nacional, exceto as atividades de exploração dos hidrocarbonetos e outros minerais, já que existe um ministério (Ministério do Recursos Minerais e Petróleo) direcionado só para estas atividades. De acordo com a lei portuguesa, a AMN é a entidade responsável pela coordenação das atividades, de âmbito nacional, a executar pela Armada, pela Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Comando Geral da Polícia Marítima (CGPM), nos espaços de jurisdição e no quadro de atribuições definidas no Sistema da Autoridade Marítima Nacional.

Considerando as várias atribuições que cada entidade que compõe o SAMA desempenha e tendo em conta os seus meios operacionais, considerou-se que, o IMPA e a Marinha Angolana, de forma coordenada, devem desempenhar a função de AMN (serviço), sendo que o Comandante da Marinha, por inerência de funções, deve assegurar o papel de AMN (órgão). O IMPA, porque é a entidade que, segundo a Lei, assegura as funções de Administração Marítima Nacional, sendo responsável pelo setor marítimo portuário, com competência nos domínios da marinha mercante, da marinha de recreio e do desporto náutico, dos portos, da navegação e segurança da navegação, das atividades económicas no âmbito dos setores marítimo, fluvial e portuário e pela regulamentação e supervisão das várias atividades desenvolvidas no espaço marítimo nacional. A MGA porque é o principal órgão de defesa e segurança do Estado no mar, dispondo de meios, infraestruturas e pessoal qualificado para assegurar o cumprimento da Lei no mar.

A AMN (serviço), sob dependência do Almirante Comandante da Marinha Autoridade Marítima Nacional, será responsável pela execução operacional das funções de guarda costeira através dos recursos disponibilizados por todas as entidades que integram o Sistema.

5.6. Funcionalidade do Sistema: Estudo do cenário de Imigração Ilegal

Para testar a organização do SAMA foi considerado um cenário de imigração irregular que se inicia com a deteção e interceção de uma embarcação tradicional na foz do Rio Zaire. O Rio Zaire, também conhecido como Rio Congo, localizado na RDC serve de fronteira física entre Angola, na província do Zaire e a RDC, assim como na província do Congo Central, junto à sua foz.

Local do cenário: fronteira fluvial – na província do Zaire;

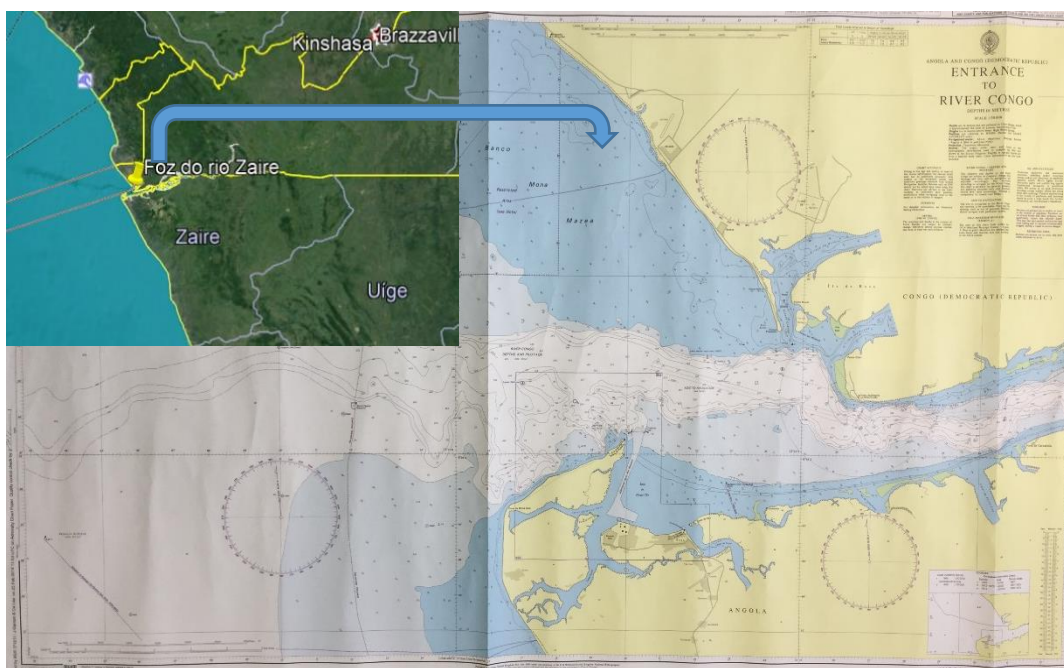


Figura 14 – Foz do rio Zaire⁴¹

Cenário: transposição ilegal da fronteira externa de Angola com a RDC.

Autoridades e Entidades envolvidas na resposta a este cenário: Polícia da Guarda de Fronteira, Polícia Fiscal Marítima, Marinha, Força Aérea, Serviço de Migração e Estrangeiros, Alfândega, Proteção Civil, Cruz Vermelha/Sanidade Internacional e unidade hospitalar próxima.

⁴¹ Enter to River Congo (Carta de entrada do Rio Zaire). *Admiralty Notices to Marines updated to 784/18*.

Meios a afetar: Lancha de fiscalização (Marinha/Polícia Fiscal Marítima), helicóptero/drone (Força Aérea Nacional), viaturas para patrulhamento das margens do rio Zaire, câmaras de visão noturna, tendas, hospital de campanha, posto de comando com os requisitos básicos necessários.

A operação decorre ao longo da margem angolana do Rio Zaire, sob o Comando Tático do Capitão do Porto do Soyo – por ser o porto da região – sob Comando Operacional do Chefe de Departamento Marítimo daquela zona e sob Comando Estratégico do Almirante AMN.

Dada a especificidade da operação o Almirante Autoridade Marítima Nacional convoca o Conselho Operacional do Sistema da Autoridade Marítima reforçado com oficiais de ligação da Cruz Vermelha (ou representante da unidade hospitalar mais próxima), Proteção Civil e o Serviço de Emigração Estrangeiro e Serviços Alfandegários. As entidades presentes neste conselho disponibilizam, através dos seus oficiais de ligação ao SAMA, os recursos específicos para esta operação que são atribuídos localmente ao Capitão do Porto para as seguintes funções:

- Cruz Vermelha/Sanidade Internacional – socorristas e enfermeiros para prestação de primeiros socorros e triagem pré-hospitalar;
- Proteção civil – Corpos de Bombeiros locais para distribuição de água, alimentos e outros bens de primeira necessidade;
- Polícia de Guarda de Fronteira e Serviço de Migração e Estrangeiros – rastreio documental, identificação e recolha de fotos e impressões digitais, para a devida identificação;
- Alfândega – revista pessoal e deteção de substâncias ilícitas ou contrabando de quaisquer suspeitas.

Resultados a atingir: identificação de rotas de imigração ilegal entre a RDC e Angola; identificação de fragilidades de vigilância de fronteira; consideração de reforço do controlo e vigilância de fronteira nos rios internacionais mais usuais nas transposições ilegais da fronteira externa angolana.

Sequência de eventos:

Tendo em conta informações de aumento da imigração irregular, através do Rio Zaire, proveniente da República Democrática do Congo, o Almirante Autoridade Marítima Nacional convoca o Conselho Operacional do SAMA de forma a planear uma operação de controlo da fronteira norte do país.

As entidades que integram o SAMA e que participam no conselho acordam em disponibilizar os recursos necessários, colocando-os no teatro de operações sob o comando tático do capitão do porto do Soyo.

A lancha da Marinha em patrulha na foz do Rio Zaire deteta uma embarcação tradicional cujo comportamento se afigura estranho e decide monitorizar os seus movimentos à distância.

Ao aproximar-se da embarcação tradicional é observado um excesso de pessoas no convés, o que levanta a suspeita de tráfico de pessoas ou de auxílio à imigração irregular.

O comandante da lancha decide ordenar à embarcação para divergir para um porto onde possa ser inspecionado e onde já se encontram representantes das diversas entidades referidas anteriormente.

No porto e na sequência do desembarque de todo o pessoal a bordo e seu interrogatório confirma-se a suspeita de se tratar de transporte de imigrantes irregulares e é identificado o facilitador da operação ilegal.

As entidades supra mencionadas aplicam os seus procedimentos para esta situação e os imigrantes são encaminhados para um centro de acolhimento.

Conclusão

A presente dissertação teve como principal objetivo descrever o atual estado do exercício da autoridade do Estado angolano no mar e propor a criação de um sistema de autoridade marítima. Foram considerados os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, as potencialidades dos recursos naturais e as principais atividades desenvolvidas nesses espaços, a importância e a posição geoestratégica dos principais portos nacionais e a relevância destes no crescimento e desenvolvimento da economia do país, a frota mercante e de pesca e as principais convenções e tratados assinados pelo Estado angolano no âmbito do exercício da autoridade do Estado no mar.

Analizou-se a regulamentação marítima internacional sobre os espaços marítimos e os seus regimes jurídicos; a atual estrutura organizacional no âmbito do exercício da autoridade marítima; as principais entidades com jurisdição no mar, com maior ênfase na MGA; as principais funções de guarda costeira; os desafios enfrentados no mar e as capacidades do Estado neste âmbito. De acordo com a regulamentação marítima internacional, do conceito lógico de sistema e do seu contexto alargado baseado em funções de guarda costeira, propôs-se a criação de um sistema de autoridade marítima transversal a todas as atividades realizadas no mar, em que os objetivos são suprimir as lacunas e os défices atualmente verificados no exercício da autoridade do Estado no mar, bem como melhorar de forma complementar a coordenação entre as várias entidades com competências no setor marítimo e relevar a Autoridade Marítima Nacional como a entidade coordenadora entre as várias entidades com atribuições no mar.

O mar angolano é rico em recursos biológicos, minerais e energéticos, estes recursos precisam de ser explorados através de uma gestão sustentável pelo Estado por meio das entidades competentes do setor. Portanto, os objetivos da política marítima nacional devem integrar não só a exploração dos recursos naturais, como também estabelecer diretrizes para o cumprimento da regulamentação marítima internacional.

O exercício da autoridade do Estado no mar implica que o Estado costeiro reúna condições necessárias e suficientes para assegurar o cumprimento da Lei,

nomeadamente nas águas interiores, mar territorial, zona contígua, ZEE e na plataforma continental, assim como para transpor para a ordem jurídica interna os tratados, convenções e acordos assumidos a nível internacional, mas também para salvaguardar os recursos naturais vivos e o ambiente marinho, promover a segurança marítima e da navegação e garantir a defesa e segurança do Estado.

Considerando a questão central da dissertação: Quais os maiores desafios enfrentados pelas autoridades angolanas no contexto do exercício da autoridade do Estado no mar? Verificou-se que, o Estado angolano apresenta várias limitações no exercício da autoridade marítima no que se refere a questões relacionadas com o estabelecimento de uma administração marítima eficiente e operacional que coordene as atividades no mar e que transponha para o ordenamento jurídico interno os acordos, convenções e tratados relevantes a nível internacional, para que Angola se firme no âmbito internacional como um Estado reconhecido como interlocutor válido perante as instituições internacionais, nomeadamente a IMO; na imposição do cumprimento da lei no mar por falta de capacidade e parcerias entre as entidades; e na aquisição de meios humanos e materiais de modo a controlar, monitorizar e fiscalizar as várias atividades no espaço marítimo, o que condiciona o combate à criminalidade marítima como o narcotráfico, o combate a pesca ilegal, o combate a imigração clandestina, o combate ao assalto à mão armada, o combate à pirataria, o combate ao terrorismo e à poluição marítima.

Neste âmbito, levando em conta a questão derivada: Tendo em conta, os riscos e ameaças verificados no espaço marítimo de responsabilidade do Estado angolano, quais as consequências para as atividades económicas desenvolvidas neste espaço? No espaço marítimo de responsabilidade do Estado angolano são desenvolvidas várias atividades como o comércio e o transporte marítimo, a exploração dos hidrocarbonetos (em particular, o petróleo que é a principal fonte de desenvolvimento e crescimento da economia do país e gás natural), investigação científica marinha, energias renováveis, pesca e aquicultura, náutica de recreio, desportivas e militares. Estas atividades estão sujeitas a vários riscos e ameaças face ao crescimento das atividades ilícitas no mar, particularmente no Atlântico Sul, como as verificadas no Golfo da Guiné, assim como o

crescimento acentuado do narcotráfico, as quais prejudicam a prática das atividades lícitas e condicionam os investimentos estrangeiros no país por forma a diversificar o desenvolvimento da economia, colocando em causa a soberania e a integridade do Estado no mar.

Daí que os Estados costeiros africanos, particularmente o Estado angolano, tomem as providências necessárias para criar as estruturas organizacionais adequadas, flexíveis e eficientes orientadas para o setor marítimo, capacitando essas entidades, com funções de policiamento e aplicação da lei no mar, de meios humanos e materiais.

Considerando a questão derivada: Existe coordenação e cooperação entre as principais entidades com jurisdição no mar? Constatou-se que uma das principais causas para esta situação crítica no âmbito do exercício da autoridade marítima em Angola tem a ver com a organização neste setor e não tanto com a limitação dos recursos existentes, apesar destes serem uma condicionante. A proposta do Sistema da Autoridade Marítima apresentada, que integra as principais entidades com jurisdição no mar, em que cada uma das entidades possui atribuições específicas em razão da matéria, visa desenvolver a coordenação e cooperação entre as mesmas.

Este Sistema, transversal a todas as atividades no domínio marítimo, baseado em funções de guarda costeira, visa melhorar o exercício de autoridade do Estado no mar, a utilização racional dos recursos (humanos e materiais) limitados disponíveis, por forma a minimizar os défices verificados e maximizar a presença do Estado no mar, impondo, deste modo, o cumprimento da Lei no mar e salvaguardando os interesses do Estado.

O SAMA funcionará como um sistema aberto, em que, para além da coordenação e complementaridade de funções das entidades integrantes, vai interagir com outros órgãos do Estado, como por exemplo a Agência Nacional de petróleo, Gás e Biocombustíveis, em questões de poluição marítima por hidrocarbonetos, e incidentes nas plataformas petrolíferas, entre outras. Neste Sistema a MGA e IMPA assumem função de AMN (serviço), como entidades responsáveis pela execução, direção e controlo das atividades no mar, sendo o AMN (órgão), por inerência o Chefe da Marinha de Guerra Angolana (CMGA).

O Estado angolano conhece os desafios relacionados com o exercício da autoridade do Estado no mar. Como prova disso referem-se os esforços que o Estado tem feito neste setor, como a criação e o desenvolvimento do Sistema Nacional de Vigilância Marítima de Angola (SINAVIM) e os investimentos que vêm sendo feitos nas entidades com funções de aplicação da lei no mar, nomeadamente a PFM e a MGA, que estão a ser dotadas de recursos humanos e de formação para os seus quadros no estrangeiro e no território nacional, assim como de infraestruturas e meios navais. Atualmente, os recursos da MGA disponíveis para as exigências do exercício da autoridade marítima são insuficientes, atendendo à grande extensão marítima de Angola e considerando também a proposta de extensão da plataforma continental angolana até as 350 milhas náuticas. Espera-se que, tendo em conta os atuais investimentos do Estado na aquisição de novos meios, no futuro próximo a realidade seja diferente.

Tendo em conta a questão derivada: Em que estado (no contexto dos recursos humanos, recursos materiais e organização do setor) se encontram as entidades, serviços e instituições com funções de controlo e vigilância dos espaços marítimos nacionais? Constatou-se que, apesar de existirem o SINAVIM e o Serviço Nacional de Busca e Salvamento, serviços estes no âmbito do Estado costeiro, que, quando operacionais e devidamente coordenados, suportam as várias atividades marítimas, o que se verifica na prática é que estes sistemas estão longe dos seus principais objetivos conforme a descrição na legislação específica. Nos mesmos centros é notável, uma grande deficiência de recursos humanos e materiais, faltando pessoal qualificado das mais variadas especificações técnicas assim como ausência de equipamentos determinantes para estes serviços.

Portanto, de modo geral, o SAMA será de extrema importância para o exercício da autoridade marítima a fim de garantir a coordenação e articulação entre as entidades com jurisdição no mar, devendo permitir o uso racional e eficiente dos recursos existentes. Com este Sistema espera-se uma melhoria do exercício da autoridade do Estado no mar que se traduza na redução, ou até mesmo na extinção, das várias atividades ilícitas que decorrem no espaço marítimo de responsabilidade do Estado

angolano, salientando-se a imigração clandestina no norte do país, o narcotráfico, a poluição marítima, através das descargas efetuadas por navios dentro do mar territorial, e a sobre pesca, permitindo a salvaguarda dos interesses angolanos no mar e contribuindo para defesa e segurança nacional.

Limitações na elaboração da dissertação e Sugestões para trabalhos futuros

Ao longo do processo de elaboração e desenvolvimento desta dissertação surgiram várias dificuldades e limitações, nomeadamente a recolha e análise de informação e na condução das entrevistas. Vários motivos, como o facto de que este trabalho de investigação ser realizado fora do País em questão, o que não permitiu vivenciar, na primeira pessoa, a realidade do atual exercício da autoridade marítima de Angola. A dificuldade em recolher informação, já que uma boa parte dela não se encontra disponível na internet, nem em livros que pudessem ser encontrados localmente, assim como a dificuldade em contactar pessoas que disponibilizassem conteúdos para a realização da dissertação, dificultaram o aprofundamento de determinadas matérias.

Foi inicialmente proposta a condução de algumas entrevistas (tanto por escrito através de e-mails, por chamadas de áudio até mesmo por videochamadas) com representantes de várias entidades com jurisdição no mar, nomeadamente com representantes do IMPA, do Ministério das Pescas e do Mar, representantes das capitâncias dos portos nacionais, representantes da cooperação técnica militar entre Portugal e Angola, mas que, por motivos alheios à minha vontade, não foi possível realizar algumas delas, o que limitou o desenvolvimento e conclusões obtidas ao longo da realização da dissertação.

As questões relacionadas com o mar em Angola carecem de estudos sobre várias perspetivas. As potencialidades dos recursos marinhos, os espaços marítimos, e a necessidade da extensão da plataforma continental são assuntos que devem ser profundamente estudados, porque não basta ter grandes espaços marítimos se não se fizer o bom aproveitamento dos mesmos. E o bom aproveitamento no nosso entender passa por estudar, investigar e desenvolver políticas públicas flexíveis para o uso

sustentável dos recursos naturais, evitando por exemplo a sobre pesca e a poluição marítima, principalmente junto as praias onde constitui perigo para a saúde pública.

Atendendo à importância de se continuar com o desenvolvimento da dissertação, considera-se importante que sejam desenvolvidos estudos sobre o exercício da autoridade do Estado no mar no âmbito da defesa e segurança nacional; estudos sobre a posição do Estado angolano perante a atual situação do Golfo da Guiné; estudos sobre a Marinha de Guerra Angolana, como a entidade principal na defesa e segurança do Estado no mar; estudos sobre a criminalidade no mar angolano e as respetivas consequências para o Estado; a posição geoestratégica de Angola para o desenvolvimento e crescimento da Economia.

Angola, como um Estado costeiro que enfrenta vários desafios no mar que poderão constituir assunto de estudo no futuro.

Por fim, importa realçar que, o desenvolvimento desta dissertação permitiu conhecer melhor a realidade do Estado angolano no que diz respeito à situação atual no âmbito do exercício da autoridade marítima, tendo sido desenvolvido um modelo de organização de um Sistema de Autoridade Marítima que permitirá, se implementado, potenciar os limitados recursos existentes, de forma a aumentar a eficácia do exercício da autoridade do Estado nos espaços sob soberania ou jurisdição de Angola, em que a Marinha Angolana tem um papel crucial e o Chefe da Marinha assume um papel essencial na coordenação executiva das entidades com competência em razão das diversas matérias marítimas, passando à prática a implementação das políticas marítimas acordadas em conselho de ministros específico sobre os assuntos do mar.

Bibliografia

Livros, Revistas, Artigos de periódicos e jornais

- ALMEIDA, Eugénio Costa e BERNARDINO, Luís Manuel Brás (2013), *A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz do Atlântico Sul. Organizações Interzonais para a persecução da segurança marítima na bacia meridional atlântica*, Revista Militar, n.º 2532, disponível em: https://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=797, acedido em 25 de março de 2019.
- BARAÑANO, Ana Maria (2008), *Métodos e técnicas de investigação em gestão. Manual de apoio à realização de trabalhos de investigação*, 1ª Edição, Lisboa, Edições Sílabo Lda.
- BIAZZI JR, Fábio (1994), *O Trabalho e as Organizações na Perspetiva Sociotécnica, A consciência e a viabilidade da implementação do enfoque sociotécnico*, Revista da Administração de Empresas, Vol. 34, São Paulo, janeiro/fevereiro de 1994, pp. 30-37, disponível em: <http://www.fgv.br/rae/artigos/revista-rae-vol-34-num-1-ano-1994-nid-44301/>, acedido em 29 de novembro de 2018.
- CAJARABILLE, Victor Lopo (2007), *A Marinha de Duplo Uso: O Caso Português*, in, *Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”*, Cadernos Navais n.º 22 de julho/setembro, Lisboa, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica e Edições Culturais da Marinha, pp. 29-34.
- CAJARABILLE, Victor Lopo (2011), *A utilidade das Marinhas no mundo moderno*, Revista Militar, disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/643>, acedido em 10 de março de 2019.
- CARVALHO, Virgílio (1995), *A importância do Mar para Portugal, Passado, presente e futuro*, Venda Nova, Bertrand Editora.
- CENTENO, José Castro (2014) “Autoridade Marítima”, in CAJARABILLE, Victor Lopo (2014), *A Segurança nos Portos. Uma Visão Integrada*, Aveiro, Mare Liberum – Editora, para a FEDRAVE, pp. 85-93.
- CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS (1965), *História de Angola*, Porto, Edições Afrontamento.
- CHIAVENATO, Idalberto (2003), *Introdução à Teoria Geral da Administração: Uma visão abrangente da moderna administração das organizações*, 7ª Edição, Rio de Janeiro, Elsevier Editora Lda.
- COELHO, P. Neves (1998), “A Água desafiada a Soberania”, in *Nação e Defesa – O Desafio das Águas: Segurança Internacional e Desenvolvimento Duradouro*, Instituto da Defesa Nacional, Versão 98, n.º 86-2ª Serie, Lisboa, pp. 67-83, disponível em:

<https://www.idn.gov.pt/index.php?mod=1321&cod=87#sthash.OK3rn82Q.dpbs>,
acedido em 16 de janeiro de 2019.

CORREIA, António Neves e MONTEIRO, Nuno Sardinha (2012), “Regime Jurídico dos Espaços Marítimos”, Capítulo II in CAJARABILLE, et al. (2012), *A Segurança no Mar. Uma Visão Holística*, Aveiro, Mare Liberum – Editora, para a FEDRAVE, pp. 39-60.

CORREIA, Armando José Dias (2010), *O Mar no Século XXI. Contributo para uma Análise Estratégica aos Desafios Marítimos Nacionais*, Aveiro, Editora FEDRAVE.

DEAN, Arthur (2017), *The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished*, Vol. 52, Fourth Edition, American Journal of International Law, October 1958, pp. 606-628, disponível em: <https://doi.org/10.2307/2195588>,
acedido em 15 de janeiro de 2019.

DIAS, Nélia Daniel (2015), *Legislação do Ambiente e do Mar*, 1ª Edição, Luanda, Texto Editores, Lda. – Angola.

DIOGO, Luís da Costa (2003), *O Contexto do Direito do Mar e a Pátria. Algumas abordagens doutrinárias sobre modelos de Autoridade Marítima. O Modelo final aprovado pelo Governo – Análise e estudo dos casos*, Edições Culturais da Marinha e Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE), Lisboa, Cadernos navais n.º 4 de janeiro/março de 2003.

FONSECA, Paulo (2012), *Sistema MONICAP de monitorização das embarcações – aplicações no âmbito de apoio à gestão das pescas*, Revista da Armada, Instituto Português do Mar e Atmosfera, Lisboa, março/abril de 2012, disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/235695554>,
acedido em 29 de outubro de 2018.

GARCIA, R. M. (1980), *Abordagem Sociotécnica: uma rápida avaliação*, Revista da Administração de Empresas, Vol. 20 n.º 3, S. Paulo, julho/setembro de 1980, pp. 71-77, disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-75901980000300006>,
acedido em 28 de novembro de 2018.

GUEDES, Armando Manuel Marques (1998), *Direito do Mar*, 2ª Edição, Coimbra, Coimbra Editora.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (2004), *Safety Life at Sea – SOLAS*, Fourth Edition, London, Consolidated Edition.

KAMBOVO, Rigoberto (2010), *Direito Marítimo. Transporte Marítimo de Mercadorias*, 1ª Edição, Luanda, Mayamba Editora, Lda.

KAYE, Stuart (2016), “A Zonal Approach to Maritime Regulation and Enforcement”, in chapter I, WARNER, Robin and KAYE, Stuart (2016), *Routledge Handbook of*

Maritime Regulation and Enforcement, First Edition, Oxon, Routledge publisher, disponível em: <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9781315890241>, acedido em 10 de janeiro de 2019.

KWAST, Patrícia Jimenez (2008), *Maritime Law Enforcement and the Use of Force: Reflections on the Categorization of Forcible Action at Sea in the Light of the Guyana/Suriname Aw*, Journal of Conflict and Security Law, Vol. 3, Issue 1, 1st march 2008, pp. 49-91, disponível em: <https://doi.org/10.1093/jcsl/krn021>, acedido em 20 de janeiro de 2019.

LIEBER, Renato Rocha (2001), *Teoria dos Sistemas*, São Paulo, disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/311023676>, acedido em 28 de novembro de 2018.

MARIN, Jasenko et al. (2017), *Private Maritime Security Contractors and Use of Lethal Force in Maritime Domain*, The Future of the Law of the Sea, Cham Springer, 31th march 2017, pp. 191-212, disponível em: https://doi.org/10.1007/978-3-319-51274-7_10, acedido em 28 de janeiro de 2019.

MEADOWS, Danella H. Dana (2009), *Thinking in Systems: A Primer*, London - Sterling VA, Diana Wright - Sustainability Institute.

MOORE, Cameron (2016), "The Use of Force", in Chapter III, WARNER, Robin and KAYE, Stuart (2016), *Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement*, First Edition, Oxon, Routledge publisher, disponível em: <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9781315890241>, acedido em 10 de janeiro de 2019.

MOTTA, Fernando C. Prestes (1971), *A Teoria Geral dos Sistemas na Teoria das Organizações*, Rio de Janeiro, março/junho de 1971, pp. 17-33, disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-75901971000100003>, acedido em 28 de novembro de 2018.

MULIC, Milenko (1976), *Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, First Edition, Vol. 8, Case Western Reserve Journal of International Law, pp. 168-189, disponível em: <https://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2162&context=jil>, acedido em 17 de janeiro de 2019.

NETO, José Pais (2012), "Modelos Organizacionais em países de referência", Capítulo XVI in CAJARABILLE, et al. (2012), *A Segurança no Mar. Uma Visão Holística*, Aveiro, Mare Liberum – Editora, para a FEDRAVE, pp. 399-416.

OLIVEIRA, Joaquim Dias Marques (2007), *Subsídios para o Estudo da Delimitação e Jurisdição dos Espaços Marítimos de Angola*, Tese de Doutoramento em Ciências

Jurídico-políticas apresentado na Universidade de Lisboa, Coimbra, Edições Almedina, SA.

OLIVEIRA, Joaquim Dias Marques (2010), *Os caminhos históricos das fronteiras de Angola*, Luanda, CEFOLex.

PAULO, Jorge Silva (2018), *A Autoridade do Estado no Mar – Génese e Ordenamento da Autoridade Marítima*, Lisboa, Chiado books.

PONTE, Hélder Correia (2006), *Breve Monografia Angolana*, disponível em: <http://5---breve-monografia-angolana.blogspot.com/2006/>, acedido em 30 de novembro de 2018.

REIS, Gildo (2016), *A Jurisdição de Angola no Mar*, disponível em: https://www.researchgate.net/publication/319537608_A_Jurisdicao_Angolana_no_Mar, acedido em 13 de setembro de 2018.

SOUSA, Henrique Santos Costa (2015), *A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a Obrigação de Cooperação*, Revista da Secretaria do Tribunal Permanente de Revisão, 3º Ano, n.º 6, São Paulo, agosto de 2015, pp. 300-322, disponível em: <http://dx.doi.org/10.16890/rstpr.a3.n6.300>, acedido em 9 de janeiro de 2019.

TONDINI, Matteo (2017), *The use of Force in the course of Maritime Law enforcement operations*, Journal On the Force and International Law, Vol. 4, disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3009794, acedido em 24 de janeiro de 2019.

TRIST, Eric (1981), *The Evolution of socio-technical Systems – a conceptual framework and an action research program*, Occasional paper, Toronto.

UNITED STATES COAST GUARD - USCG (2014), *Doctrine for the U.S. Coast Guard*, Coast Guard, Publication 1.

VERZIJL, Arthur J. H. (2009), *The United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva, 1958*, Vol. 6, First Edition, Netherlands International Law Review, march of 1959, pp. 1-42, disponível em: <https://doi.org/10.1017/S0165070X00026991>, acedido em 15 de janeiro de 2019.

Teses, Dissertações, Monografias e outros trabalhos académicos

BEMBE, César Domingos (2014), *Partilha do Poder do Enclave Angolano de Cabinda: Modelo e Processo*, Tese para obtenção do grau de Doutor em Ciências Sociais apresentado na Universidade de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa.

- BREGANHA, Manuel Caúnde (2019), *Contributo da Marinha de Guerra Angolana nos serviços de Busca e Salvamento Marítimo na Costa Angolana*, Trabalho final para obtenção do grau de Licenciatura em Ciências Militares Navais na especialidade de Marinha, apresentado na Academia Naval de Luanda, Luanda.
- EUFRÁZIO, João Lavado (2017), *Impacto das funções da Guarda Costeira na vigilância da fronteira externa da União Europeia*, Trabalho de Investigação Individual, apresentado no Instituto Universitário Militar, Lisboa
- FRANCISCO, Albino Miguel (2013), *Desafios do Desenvolvimento e de Ordenamento do Território na Província do Namibe (Angola)*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Gestão de Território, apresentado na Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Lisboa, Lisboa.
- GINGA, Damião Fernandes Capitão (2014), *Angola e a Complementaridade do Mar – o Mar enquanto fator Geoestratégico de Segurança, Defesa e de Afirmação*, Tese para obtenção do grau de Doutor em Relações Internacionais, apresentado na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Faculdade de Ciência Política, Lusofonia e Relações Internacionais, Lisboa.
- GONÇALVES, Edite Rodrigues da Silva (2015), *Portugal e o Mar*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Gestão na Universidade Católica Portuguesa, Faculdade de Economia e Gestão, Porto.
- LOURENÇO, Edson Dinis (2013), *Modelo de Gestão dos Portos de Angola: O caso do Porto de Luanda*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares apresentado na Escola Naval do Alfeite, Alfeite.
- MAYER, Rita Vaz Pinto de Lima (2014), *Tributação Upstream do Petróleo e Gás Natural: Angola e Moçambique*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Direito Fiscal apresentado na Universidade Católica Portuguesa, Faculdade de Direito - Escola de Lisboa, Lisboa.
- MUNGUENGUE, Suraia da Conceição (2018), *Desafios da Defesa Nacional: o Mar e os Contributos do Poder Naval (2002-2016)*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Estratégia na Universidade de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa, 2018.
- OLIVEIRA, Filipe Marques (2017), *A Delimitação das Fronteiras Marítimas e a Potencialidade da Exploração dos Recursos Hidrocarbonetos como Elemento de Delimitação de Fronteiras Marítimas: o Caso de Angola*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Direito Administrativo apresentado na Universidade Católica Portuguesa, Faculdade de Direito de Lisboa, Lisboa.
- RODRIGUES, Rui Duarte Abano (2013), *SONANGOL – O Petróleo e a Estratégia de Desenvolvimento Económico de Angola*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Gestão apresentado na Universidade Aberta, Lisboa.

SANTOS, Carlos Alberto de Jesus (2013), *Política Externa Angolana em tempo de guerra e paz: Colonialismo e Pós-colonialismo*, Tese para obtenção do grau de Doutor em Identidades, Práticas e Representações do Mundo Contemporâneo, apresentado na Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras, Coimbra.

SANTOS, Luís (2014), *Marinha de Guerra Angolana, passado, presente e perspectivas para o século XXI*, Instituto dos Estudos Superiores Militares, Lisboa.

SARDINHA, Álvaro (2013), *Dimensões de Navios, Porte, Arqueação e Deslocamento*, Lisboa.

SIMANGO, Samuel Obadias Ernesto (2013), *O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania Marítima: Um Potencial Estratégico para o Desenvolvimento da Economia de Moçambique*, Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciência Política, Governação e Relações Internacionais apresentado na Universidade Católica Portuguesa, Instituto de Estudos Políticos, Porto.

Documentos oficiais, Relatórios, Tratados, Declarações, Boletins, Cartas e Convenções

Carta das Nações Unidas [s.d.]

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA DELIMITAÇÃO E DEMARCAÇÃO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS DE ANGOLA (2013), *Pedido de extensão da Plataforma de Continental de Angola além das 200 milhas náuticas*, Luanda, disponível em: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_ago_69_2013.htm, acedido em 25 de setembro de 2018.

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no mar – SOLAS [s.d.]

EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE (2018), *European Union Maritime Factsheet: The Gulf of Guinea*, Factsheets, Bruxelas, 29 de outubro, disponível em: https://eeas.europa.eu/topics/maritime-security/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en, acedido em 13 de julho de 2019.

FAO (2018), *The State of World Fisheries and Aquaculture*, SOFIA 2018 (ES), Roma, FAO, disponível em: <http://www.fao.org/fishery/sofia/en>, acedido em 8 de novembro de 2018.

GOVERNO PROVINCIAL DO NAMIBE (2013), *Plano de Desenvolvimento Económico e Social da Província do Namibe para o período de 2013-2017*, Namibe, fevereiro de 2013, disponível em: <http://sipangola.org/gis/documents/Plano%20de%20Desenvolvimento%20Provincial%20do%20Namibe%202013-2017.pdf>, acedido em 19 de outubro de 2018.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, *The M/V “Siaga” (N.º 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines vs Guinea)*, Judgment, List of cases n.º 2, 1st

July 1999, disponível em: <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/#c2091>, acedido em 28 de janeiro de 2019.

MACAUHUB (2015), *Angola anuncia Sistema Nacional de Vigilância Marítima*, em 6 de março 2015, disponível em: <https://macauhub.com.mo/pt/2015/03/06/angola-announces-national-maritime-surveillance-system/>, acedido em 20 de fevereiro de 2019.

MARIA, Dombaxe (2015), *Angola e o Desafio para a Aquicultura Moderna*, Documento do Ministério da Pescas e do Mar, Luanda.

MINISTÉRIO DAS PESCAS E DO MAR (2017), *Plano de Ordenamento de Pesca e Aquicultura para 2018-2022*, Luanda.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (2009), *Informações Preliminares para o pedido de extensão da Plataforma Continental de Angola, além das 200 milhas náuticas*, Luanda, 4 de maio de 2009, disponível em: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/ago2009preliminaryinformation.pdf, acedido em 5 de novembro de 2018.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (2012), *Protesto do Estado angolano ao pedido de extensão da Plataforma Continental da República do Gabão além as 200 milhas náuticas*, República de Angola, 10 de abril de 2012, disponível em: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/gab60_12/clcs60_2012_ang.pdf, acedido em 15 de outubro de 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2006), *Estudo para o programa de reabilitação urgente dos Portos da República de Angola*, Luanda.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, *Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (1982) ou Lei do Mar (Convenção de Montego Bay)*.

SCHOOLMEESTER, Tina et al. [s.d.], *Continental Shelf, The Last Maritime Zone*, Published by UNEP/GRID-Arendal, Environmental Knowledge Change, disponível em: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/8584/-Continental%20shelf_%20the%20last%20maritime%20zone-2009Continental_Shelf.pdf?sequence=3&isAllowed=y, acedido em 9 de fevereiro de 2019.

SILVA, Hélder e COSTA, Osvaldo (2013), *Estudo sobre a Cadeia de Abastecimento e Mercados da Pesca Artesanal na Região de Luanda*, projeto apresentado para o Reforço da Gestão das Pescarias nos países da África, Caraíbas e Pacífico (ACP), Luanda.

Tratado entre o Governo da República de Angola e o Governo da República da Namíbia sobre a Delimitação e Demarcação da Fronteira Marítima, junho de 2002.

VOGEL, Augustus (2009), *Marinha vs Guarda Costeira: Definir as funções das forças de segurança marítimas africanas*, Resumo da segurança de África do Centro de Estudos Estratégicos de África.

Páginas da Internet, jornais, entrevistas e web grafia

ANGOLABELA (2012), *A Vida Dura da Pesca Artesanal em Angola*, de 22 de março de 2012, disponível em: <http://www.angolabelazebelo.com/2012/03/a-vida-dura-da-pesca-artesanal-em-angola/>, acedido em 15 de outubro de 2018.

ANGOP (2009), *Apresentado plano de Sistema Nacional de Vigilância Marítima*, em 25 de novembro de 2009 Disponível em: http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/politica/2009/10/48/Apresentado-plano-Sistema-Nacional-Vigilancia-Maritima,2902c619-c063-42ce-ae34-707404c674c1.html, acedido em 10 de dezembro de 2018.

_____, (2017), *Província do Cuando-Cubango: Identificadas 77 Bacias Hidrográficas em todo o País*, publicado em 26 de julho de 2017 disponível em: http://m.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/sociedade/2017/6/30/Cuando-Cubango-Identificadas-bacias-hidrograficas-pais,f39f9c4f-afea-49ef-9115-ae18d914d299.html, acedido em 22 de outubro de 2018.

_____, (2018), *Porto de Luanda reduz movimento de mercadorias no primeiro semestre deste ano de 2018*, publicado em 15 de junho de 2018, disponível em: http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2018/5/24/Porto-Luanda-reduz-movimento-mercadorias-trimestre,41476edc-0e73-49cc-a4d0-5b73b38993ea.html, acedido em 31 de outubro de 2018.

_____, (2018a), *Porto do Namibe será polo logístico do sul de Angola*, disponível em: http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2018/9/43/Porto-Namibe-sera-polo-logistico-sul-Angola,cc40c1f0-b0c1-46cc-90f0-d9acbe7435cf.html, acedido em 3 de abril de 2019.

ANTÓNIO, Valentim Alberto (2018), *O Poder Naval em Angola*, Revista de Marinha, 12 de fevereiro, disponível em: <https://revistademarinha.com/o-poder-naval-em-angola/>, acedido em 15 de abril de 2019.

_____, (2018a), *Avanços pretendidos para o domínio situacional marítimo em Angola*, Revista de Marinha, disponível em: <https://revistademarinha.com/dominio-maritimo-angola/>, acedido em 17 de abril de 2019.

CENTRO NACIONAL DE CARREGADORES, *Portos Nacionais (Angola)*, disponível em: <http://www.bnf-angola.com/harbours/show.do?page=luanda&menu=36>, acedido em 10 de outubro de 2018.

CORTERREAL, Miguel (2011), *Petróleos de Angola – Mapa dos blocos, Investir em Negócios sólidos e sustentáveis*, de 9 de maio de 2011, disponível em:

<http://www.investirem.com/2011/05/mapa-dos-blocos-de-petroleo-angolanos.html>, acedido em 15 de novembro de 2018.

DELEGAÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA EM ANGOLA, *Governo de Angola e EU organizam Workshop sobre Estratégia Marítima Nacional*, novembro de 2018, disponível em: https://eeas.europa.eu/delegations/angola/53919/governo-de-angola-e-ue-organizam-workshop-sobre-estrat%C3%A9gia-mar%C3%ADtima-nacional_pt, acedido em 10 de fevereiro de 2019.

FAO OF THE UNITED NATIONS, *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018*, disponível em: <http://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture>, acedido em 8 de novembro de 2018.

FILIFE, David (2018), *Em tempo de crise Porto Pesqueiro de Luanda vive situação confortável*, Novo Jornal, Luanda, de 3 de maio de 2018, disponível em: <http://novojornal.co.ao/sociedade/interior/em-tempo-de-crise-porto-pesqueiro-de-luanda-vive-situacao-confortavel-53003.html>, acedido em 28 de outubro de 2018.

GIFFONI, Manoel (2015), *Tribunal Internacional dos Direitos do Mar*, 10 de março de 2015, disponível em: <https://fichasmarra.wordpress.com/2010/03/15/tribunal-internacional-dos-direitos-do-mar/>, acedido em 15 de janeiro de 2019.

GOMES, Ana (2018), *Corredor do Lobito Desencalha e faz primeiro carregamento de mineiro*, jornal O País, Luanda, de 6 de março de 2018, disponível em: <https://opais.co.ao/index.php/2018/03/06/corredor-do-lobito-desencalha-e-faz-primeiro-carregamento-de-minerio/>, acedido em 31 de outubro de 2018.

INDEX MUNDI, *Angola número de Navios da Marinha Mercante*, disponível em: https://www.indexmundi.com/pt/angola/numero_de_navios_da_marinha_mercante.html, acedido em 5 de novembro de 2018.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *Shipping and world Trade*, disponível em: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>, acedido em 29 de outubro de 2018.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, disponível em: <https://www.itlos.org/top/home/>, acedido em 15 de 18 de janeiro de 2019.

JOSÉ, Madalena (2017), *Angola mantém volume das capturas do pescado*, Jornal de Angola, de 18 de novembro de 2017 disponível em: http://jornaldeangola.sapo.ao/economia/angola_mantem_volume_das_capturas_de_pescado, acedido em 18 de outubro de 2018.

LUSA (2018), *Angola vai definir Estratégia Marítima para evitar duplicação de esforços e conflitos institucionais*, Diário de Notícias, 15 de novembro de 2018, disponível em: <https://www.dn.pt/lusa/interior/angola-vai-definir-estrategia-maritima->

para-evitar-duplicacao-de-esforcos-e-conflitos-institucionais--10183627.html, acessado em 10 de fevereiro de 2019.

MARITIME CYPRUS (2018), *EMSA – Creation of a European Coastguard Function*, disponível em: <https://maritimecyprus.com/2018/01/02/emsa-creation-of-a-european-coastguard-function/>, acessado em 3 de março de 2019.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST & CENTRAL AFRICAN RAGION, disponível em: <http://www.abujamou.org/index.php>, acessado em 5 de dezembro de 2018.

MGA, disponível em: <http://mga.ao/>, acessado em 20 setembro de 2018.

OCEAN & LAW OF THE SEA UNITED NATIONS, *Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Submission by Angola*, Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS), http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_ago_69_2013.htm, acessado em 10 de setembro de 2018.

PAULO, Ana (2019), *Navio lançado ao mar para dinamizar a pesca*, Jornal de Angola, 30 de agosto, disponível em: <http://jornaldeangola.sapo.ao/economia/navio-lancado-ao-mar-para-dinamizar-a-pesca>, acessado em 2 de setembro de 2019.

PENCE LAW LIBRARY, *Law of the Sea and the United Nations Conventions*, disponível em: <https://wcl.american.libguides.com/c.php?g=563260&p=3877785>, acessado em 15 de janeiro de 2019.

PESCANGOLA, disponível em: <https://www.pescangola.co.ao/index.html>, acessado em 28 de outubro de 2018.

PORTO DE LUANDA, disponível em: <http://www.portoluanda.co.ao/index.php>, acessado em 17 de outubro de 2018.

PORTO DO LOBITO, disponível em: <http://www.eplobito.net/index1.asp?>, acessado em 10 de outubro de 2018.

PORTO DO NAMIBE, disponível em: <http://portodonamibe.co.ao/web/>, acessado em 17 de outubro de 2018.

SONANGOL EMPRESA PÚBLICA, *Produzir para Transformar*, disponível em: <http://www.sonangol.co.ao/Portugu%C3%AAs/Paginas/In%C3%ADcio.aspx>, acessado em 15 de novembro de 2018.

THE NATIONAL ARCHIVES, *Coastguard History*, disponível em: https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://yourarchives.nationalarchives.gov.uk/index.php?title=Coastguard_History, acessado em 15 de fevereiro de 2019.

UNCTAD - UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, disponível em <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>, acedido em 15 de dezembro de 2018.

UNITED NATIONS TREATY COLLECTION, disponível em: https://treaties.un.org/pages/Home.aspx?clang=_en, acedido em 30 de setembro de 2018.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, disponível em: <https://www.unodc.org/unodc/index.html>, acedido em 1 de fevereiro de 2019.

UNITED STATES COAST GUARD ACADEMY, *Coast Guard Roles and Missions*, disponível em: <https://www.uscga.edu/roles-and-missions/>, acedido em 16 de Março de 2019.

Documentos e Diplomas jurídicos

Legislação da República de Angola

Constituição da República de Angola (2010), Volume 2, 1ª edição outubro 2010

República de Angola, Assembleia Nacional, Lei n.º 6-A/04, *Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos*, Diário da República, I Série n.º 81 Suplemento, 8 de outubro de 2004, pp. 1400-1431.

República de Angola, Assembleia Nacional, Lei n.º 14/10, *Lei dos Espaços Marítimos*, Diário da República, I Série n.º 131, 14 de junho de 2010, pp. 1382-396.

República de Angola, Assembleia Nacional, Lei n.º 17/14, *Lei sobre as linhas de base para delimitação e demarcação dos espaços marítimos de Angola*, Diário da República, I Série n.º 180, 29 de setembro de 2014, pp. 4265-4270.

República de Angola, Assembleia Nacional, Lei n.º 27/12, *Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas*, Diário da República, I Série n.º 166, 28 de junho de 2012, pp. 3870-3908.

República de Angola, Assembleia Nacional, Resolução n.º 4/14, *Memorando de entendimento sobre o estabelecimento da rede integrada de Guarda Costeira Sub-Regional na África Ocidental e Central*, Diário da República, I Série n.º 12, 17 de janeiro de 2014, pp. 281-289.

República de Angola, Assembleia do Povo, Lei n.º 21/92, *Lei sobre as Águas Interiores, Mar Territorial e a Zona Económica Exclusiva*, Diário da República, I Série n.º 34, 28 de agosto de 1992, pp. 388-389.

- República de Angola, Conselho de Ministros, Decreto-Lei n.º 01/05, *Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes*, Diário da República, I Série n.º 7, 17 de janeiro de 2005, pp. 82-84.
- República de Angola, Conselho de Ministros, Decreto n.º 26/98, *Estatuto Orgânico do Porto de Luanda-EP*, Diário da República, I Série n.º 35, 14 de agosto de 1998, pp. 456-463.
- República de Angola, Conselho de Ministros, Decreto n.º 28/98, *Estatuto Orgânico do Porto de Lobito-EP*, Diário da República, I Série n.º 36, 21 de agosto de 1998, pp. 473-481.
- República de Angola, Conselho de Ministros, Decreto n.º 33/98, *Estatuto Orgânico do Porto do Namibe-EP*, Diário da República, I Série n.º 41, 25 de setembro de 1998, pp. 466-473.
- República de Angola, Conselho de Ministros, Decreto n.º 45/05, *Estatuto Orgânico do Instituto de Desenvolvimento de Pesca Artesanal e da Aquicultura*, Diário da República, I Série n.º 81, 8 de julho de 2005, pp. 1514-1523.
- República de Angola, Conselho de Ministros, Decreto n.º 59/09, *Sistema Nacional de Vigilância Marítima - SINAVIM*, Diário da República, I Série n.º 203, 26 de outubro de 2009, pp. 3130-3168.
- República de Angola, Conselho de Ministros, Decreto n.º 66/07, *Estatuto Orgânico do Instituto Marítimo e Portuário de Angola*, Diário da República, I Série n.º 98, 15 de agosto de 2007, pp. 1422-1427.
- República de Angola, Ministérios dos Transportes e das Finanças, Decreto Executivo Conjunto n.º 2-A/06, *Estatuto Orgânico do Porto de Cabinda-EP*, Diário da República, I Série Suplemento, 11 de janeiro de 2006.
- República de Angola, Ministério das Pescas, das Finanças e dos Transportes, Decreto executivo conjunto n.º 32/04, *Estatuto da Empresa Portuária de Pesca de Angola-EP*, Diário da República, I Série n.º 18, 2 de março de 2014, pp. 396-405.
- República de Angola, Ministério dos Transportes, Decreto-executivo n.º 45/09, *Regulamento Interno do Instituto Marítimo e Portuário de Angola*, Diário da República, I Série n.º 113, 19 de junho de 2009, pp. 2106-2112.
- República de Angola, Ministério dos Transportes, Decreto-executivo n.º 105/11, *Regulamento Interno do Instituto de Hidrografia e de Sinalização Marítima de Angola*, Diário da República, I Série n.º 142, 27 de junho de 2011, pp. 3711-3720.
- República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 21/18, *Estatuto Orgânico do Ministério da Saúde*, Diário da República, I Série n.º 13, 30 de janeiro de 2018, pp. 205-219.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 23/18, *Estatuto Orgânico do Ministério das Pescas e do Mar*, Diário da República, I Série n.º 14, 31 de janeiro de 2018, pp. 241-256.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 69/14, *Regulamento da Náutica de Recreio e Desportiva, mergulho Amador e das Atividades Correlacionadas*, Diário da República, I Série n.º 55, 21 de março de 2014, pp. 1482-531.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 87/16, *Regulamento do Sistema Nacional Integrado de Controlo de Tráfego Marítimo*, Diário da República, I Série n.º 63, 20 de abril de 2016, pp. 1531-1543.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 89/16, *Regulamento sobre o Sistema de Busca e Salvamento no Mar*, Diário da República, I Série n.º 64, 21 de abril de 2016, pp. 1549-1565.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 108/18, *Livro Branco da Defesa Nacional*, Diário da República, I Série n.º 56, 25 de abril de 2018, pp. 2347-2381.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 139/13, *Regulamento da Pesca Continental*, Diário da República, I Série n.º 81, 24 de setembro de 2013, pp. 2510-2516.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 117/14, *Estatuto Orgânico do Instituto Nacional de Investigação Pesqueira*, Diário da República, I Série n.º 103, 2 de junho de 2014, pp. 2533-2543.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 189/17, *Regulamento Orgânico do Serviço de Migração e Estrangeiros*, Diário da República, I Série n.º 142, 18 de agosto de 2017.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 201/10, *Estatuto Orgânico do Ministério do Ambiente*, Diário da República, I Série n.º 174, 13 de setembro de 2010, pp. 2263-2272.

República de Angola, Presidente da República, Decreto-presidencial n.º 239/12, *Estatuto Orgânico do Ministério dos Petróleos*, Diário da República, I Série n.º 231, 4 de dezembro de 2012, pp. 6022-6033.

Legislação da República Portuguesa

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto-Lei n.º 370/07, *Visita a bordo e despacho de largada de navios*, Diário da República, I Série n.º 213, 6 de novembro de 2007, pp. 8067-8071.

República de Portugal, Assembleia da República, Lei n.º 53/08, *Lei de Segurança Interna*, Diário da República, I Série n.º 213, 29 de agosto de 2008, pp. 8067-8071.

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto-Lei n.º 235/12, *Sistema da Autoridade Marítima, estrutura, organização, funcionamento e competências da Autoridade Marítima Nacional*, Diário da República, I Série n.º 213, 31 de outubro de 2012, pp. 8067-8071.

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto Regulamentar n.º 86/07, *Articulação a ação das autoridades de Polícia e demais entidades nos espaços marítimos*, Diário da República, I Série n.º 213, 12 de dezembro de 2007, pp. 8067-8071.

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto-lei n.º 44/2002, *Autoridade Marítima Nacional*, Diário da República, I Série A n.º 52, 2 de março de 2002, pp. 1752-1758.

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto-lei n.º 43/2002, *Sistema da Autoridade Marítima*, Diário da República, I Série A n.º 52, 2 de março de 2002, pp. 1750-1750.

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto-lei n.º 265/72, *Regulamento geral das capitânias*, Diário da República, I Série n.º 177, 31 de julho de 1972, pp. 981-1024.

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto Regulamentar n.º 86/07, *Articulação a ação das autoridades de polícia e demais entidades competentes no âmbito dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional*, Diário da República, I Série n.º 239, 12 de dezembro de 2007, pp. 8880-8884.

República de Portugal, Ministério da Defesa Nacional, Decreto-Lei n.º 263/09, *Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo*, Diário da República, I Série n.º 188, 28 de setembro de 2009, pp. 6967-6972.

Glossário

Ameaças – danos potenciais que podem resultar da intencionalidade da ação humana.

Cabotagem – é a navegação feita em portos marítimos, ou de cabo a cabo, sem, no entanto, perder a costa de vista. Os navios que praticam esta navegação são denominados de navios de cabotagem.

Convenção – Refere-se à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 também designado de Convenção Montego Bay ou Lei do Mar.

Deslocamento – é a medida de peso do volume da água que o navio desloca, quando flutua em águas calmas. É o peso do navio, expressa em toneladas.

Estado – país soberano, com estrutura própria, social, jurídica e politicamente organizado. Também poder ser definido como, conjunto de instituições (governo, ministérios, forças armadas, funcionalismo público) que controlam e administram um povo ou nação ocupando num território definido e reconhecido internacionalmente.

Estado costeiro – país soberano banhado pelo oceano.

Estratégia – é a arte de desenvolver e aplicar com eficiência os recursos de que se dispõe ou explorar as condições favoráveis que por ventura se desfrute, visando ao alcance de determinados objetivos. Palavra de origem grega, *Strategia* que significa a arte de liderar, comandar a ação das forças militares implicadas na condução de um conflito ou na preparação da defesa de uma nação.

Jazida mineral – são locais na superfície da terra ou no interior onde estão localizados de forma concentrada substâncias úteis e que possuem valor económico, tais como o petróleo, gás natural, o ferro, fosseis, carvão mineral entre outros.

Jurisdição – Poder de um Estado, decorrente da sua soberania ou direito, para desenvolver leis e ministrar a justiça no seu espaço nacional (espaço territorial, marítimo e aéreo). A palavra jurisdição vem do Latim, que significa: *Juris* – direito e *dicere* – dizer.

Lacustre – seres ou atividades que se desenvolvem ao longo das margens das águas de um lago.

Pilotagem – é a utilização dos serviços de Piloto, quando da entrada ou saída em barras, canais estreitos ou em portos.

Quilha – peça longitudinal que facha a parte inferior de um corpo do navio, vai desde a proa até a popa.

Riscos – danos potencias que podem ocorrer por acidentes não intencionais ou por fenómenos da natureza.

Soberania – qualidade que caracteriza o poder político supremo do Estado, como afirmação da personalidade independente, da sua autoridade plena e governo próprio, dentro do seu território nacional e nas suas relações com outros Estados.

Apêndices

Apêndice A – Coordenadas geográficas que limite da área SAR de Angola⁴²

Pontos	Latitude (φ)	Longitude (L)
A	05°01' S	012°00' E
B	06°00' S	006°30' E
C	12°00' S	010°00' W
D	18°00' S	010°00' W
E	18°00' S	010°00' E
F	17°14' S	011°46' E

Apêndice B – Guião de entrevista ao Dr. Eduardo da Silva Martins

Dr. Eduardo da Silva Martins licenciado em Finanças pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeira (ISCEF), Mestre em Desenvolvimento e corporação Internacional pelo Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG) da Universidade de Lisboa, Especialista na área de Gestão e Administração pela Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), doutorado em Gestão Empresarial Aplicada no ISCTE-IUL – Instituto Universitário. Atualmente é professor do Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração (ISCIA) e da ENIDH, em matérias relacionados com a Logística, os Transportes e a Economia e Gestão Marítima e Portuária. Tem realizado estudos e projetos de investigação no setor dos transportes marítimos e dos portos e acompanha diversos organismos e empresas responsáveis pela Administração Marítima, gestão dos portos e pela formação setorial em diferentes países inclusive Angola. Conhece e já realizou trabalhos em Angola nas áreas de sua especialidade.

⁴² Retirado do Decreto-presidencial n.º 89/2016, de 21 de abril, Anexo I, p. 1563.

1. Quais são os maiores desafios enfrentado pelas autoridades angolanas no exercício de autoridade do Estado no mar?

R: O maior desafio é organizarem-se para defender os interesses do Estado nos vários vetores de afirmação no contexto das responsabilidades marítimas, como Estado de bandeira – estabelecimento de uma administração marítima eficaz e operacional que transponha para o ordenamento jurídico interno de Angola dos tratados e convenções internacionais relevantes, como Estado costeiro - conseguir proteger as riquezas marítimas costeiras de Angola, designadamente os recursos vivos e o ambiente marinho, assim como a assunção eficaz das responsabilidades de busca e salvamento, como Estado do porto – estabelecer uma organização que assegure o cumprimento das responsabilidades relacionadas, nomeadamente o controlo de navios estrangeiros em portos nacionais (*Port State Control*).

2. O que seria um excelente resultado para a marinha de Angola no contexto da Autoridade Marítima Nacional de Angola?

R: Um resultado excelente seria afirmar-se perante a liderança política como único serviço que consegue exercer a autoridade do Estado no mar, reforçar e integrar as responsabilidades de guarda costeira, e como tal, dever ser o pivot central de um Sistema de Autoridade Marítima em Angola, salvaguardando sempre as competências que estejam atribuída à Administração Marítima, ao IMPA, incluindo os seus Órgãos locais.

3. Quais os impactos para Angola se a atual situação no que concerne à Autoridade Marítima Nacional não se alterar?

R: Não se afirmar internacionalmente, não podendo ser reconhecido como um interlocutor válido nas responsabilidades perante as instituições internacionais, nomeadamente a IMO. Não se afirmar internacionalmente, não permitindo o desenvolvimento de uma frota de bandeira angolana que possa assegurar atividade de transporte marítimo de mercadorias e pessoas de acordo com as regras técnicas de segurança e de jurisdição exigidas internacionalmente. Não se afirmar internacionalmente, não facilitando a formação de tripulantes reconhecidos pela

comunidade marítima internacional, para trabalhar em navios angolanos ou de outros pavilhões. Não conseguir proteger os seus recursos no mar. Não conseguir proteger o meio ambiente marinho com prejuízo enorme para o Estado angolano. Não conseguir disponibilizar os serviços costeiros necessários à segurança da navegação nos seus espaços de jurisdição: comunicações segurança e socorro, cartas náuticas, assinalamento marítimo, busca e salvamento, avisos aos navegantes, etc.

4. Que impacto haverá nas entidades responsáveis pelas atividades da pesca com a criação de um Sistema de Autoridade Marítima envolvendo todas as entidades com jurisdição no mar?

R: Haverá um impacto positivo com o reforço e transparência da fiscalização da pesca e a redução da pesca ilegal e não autorizada com um aumento da proteção das espécies pela adequação do nível de capturas a um enquadramento sistemático, permitindo saber as espécies existentes e as que estão em deficit.

5. Que impactos haverá com o estabelecimento de um Sistema Integrado de Autoridade Marítima??

R: O impacto direto é a definição de uma organização com uma articulação para um dado fim, com otimização do emprego dos escassos recursos para uma maior eficiência na realização das competências que competem a cada uma das entidades. Os benefícios de um sistema deste tipo são enormes para o Estado permitindo que todas as atividades marítimas se passem a desenvolver de forma mais fácil e ordenada, com funcionários devidamente qualificados para tal.

6. Sugestões daria para melhorar o desempenho das autoridades com competências no mar?

R: Assunção da Marinha como entidade pivot com recursos e capacidades marítimas para apoiar todas as outras entidades com competência em razão da matéria, mas sem capacidade marítima. Assim, passaria a haver uma entidade com competência em razão do espaço marítimo em todas as matérias do âmbito da autoridade marítima e suportando uma atuação coordenada com outras entidades com competência em razão da matéria específica.

Apêndice C – Guião de entrevista ao Eng. José Luís Melo

Engenheiro José Luís Melo Administrador da Empresa portuguesa *Xsealence SEA TECHNOLOGIES, SA*, empresa esta repassável pela instalação do sistema de fiscalização, controlo e monitoramento das embarcações de pesca em Angola desde 1999. Este sistema consiste em instalar o MONICAP (ver capítulo I) nas embarcações de pesca, um sistema de controlo em terra e nos navios de vigilância e investigação pesqueira (instalado nos navios patrulha de vigilância e investigação pesqueira da classe Ngola Kiluange) e um centro em terra (Em Luanda) para o processamento de dados. Segue abaixo as perguntas feitas durante a entrevista.

1. Quais são os maiores desafios enfrentado pelas autoridades angolanas no contexto da gestão do controlo, fiscalização e monitoramento das atividades de pesca?

R: Primeiro é que frota de pesca industrial é essencialmente estrangeira, e como a rede de portos ao longo da costa angolana não tem infraestruturas para o descarga e racionamento de todo o pescado da frota industrial, essa frota ao operar nas águas angolanas algumas embarcações transferem o pescado para outros navios (de menores dimensões) que fazem a descarga nos portos nacionais e estrangeiros. E isto dificulta as autoridades angolanas no controlo das capturas do pescado realizadas em todo espaço marítimo nacional, principalmente as capturas feitas pelas embarcações estrangeiras.

Só se for com a presença de observadores embarcados. O observador é um elemento frágil 6 meses embarcado. São civis e depois elemento estranho a bordo que é um fiscal a fragilidade resulta deste contexto elemento sob grande pressão pode ser pressionado ameaçado há muitas formas de corromper sujeito civil integrar na tripulação dia e noite a viver num ambiente hostil. É necessário um observador com algum conhecimento sobre as espécies dos animais marinhos, por forma a ajudar a investigação científica das espécies capturadas.

A FAO inceptiva os países do mundo todo a adotar as boas práticas de sensibilização nas atividades de pesca, por forma a garantir a sustentabilidade da atividade, a preservação das espécies e segurança alimentar das populações. Proibir a pesca não serve a ninguém, pois o peixe é fonte de acesso a proteínas e um dos

principais alimentos para sobrevivência das comunidades costeiras. Portanto, deve haver um controlo constante do pescado capturado, por forma a preservar as espécies.

As caixas (Sistema MONICAP) instaladas a bordo das embarcações de, são desenhados para funcionarem num ambiente hostil, com bateria interna por forma a enviar continuamente os sinais para os centros de processamento dos dados, mas por vezes estes equipamentos são desligados o que condiciona a localização das embarcações e consequentemente o controlo e o monitoramento de suas atividades.

VMS é uma tecnologia aconselhada pela FAO aos países para promover a adoção em criar capacidade para monitorizar, medir e regular as atividades de pesca. Portugal foi pioneiro mundial nos sistemas VMS usar o GPS e as comunicações para poder monitorizar a atividade da frota longínqua.

2. Como se encontra a situação atual das entidades responsáveis para o controlo e fiscalização da pesca?

R: A Empresa portuguesa *Xsealence SEA TECHNOLOGIES, SA*, tem parceria com o Ministério das Pescas e do Mar de Angola de 1999. O controlo, a gestão e a coordenação é feito pelo Ministério das Pescas e do Mar que tem a sua própria frota de navios e pessoal para a fiscalização das atividades de pesca. Pois que, no meu entender e pela experiência vivida lá em Angola, não é suficiente que o Ministério das Pescas e do Mar assegure todas as atividades de pesca, é necessário que outros órgãos, como a MGA intervém ainda mais nas atividades de fiscalização e monitoramento das embarcações de pesca, por possuírem meios e pessoal formado.

Desafios à colaboração entre os diversos ministérios. As tripulações dos navios patrulham do ministério das pescas eram estrangeiros não são quadros do ministério qual é a minha capacidade de exigir de controlar problema de gestão. Havia tripulações estrangeiras contratava uma empresa que garante as várias especialidades depois o navio sai para uma missão comandante não era angolano podia ser de nacionalidade das embarcações de pesca.

É preciso que haja alguém que se interesse nestas atividades, pois que a liderança e uma estratégia organizacional faz a diferença.

3. Como deveria se enquadrar as entidades responsável pelas atividades de pesca em um Sistema da Autoridade Marítima?

R: A fiscalização da pesca cabe bem dentro um sistema de autoridade marítima, porque esta é uma atividade que quando bem gerida contribui bastante para o desenvolvimento da economia de país. A responsabilidade é do Estado, pois a ele a gestão dos recursos naturais, criar meios e organização estratégica que permite fiscalizar toda a atividade de pesca no espaço marítima sob sua jurisdição nacional.

4. O que pode acontecer se a gestão da pesca não mudar, no que concerne proteção e preservação das fontes do pescado?

R: A preocupação maior será a escassez das espedeis, sendo assim deve haver períodos para captura de certas espécies e as respectivas quantidades em todo espaço marítimo. Mas para que, os regulamentos sejam cumpridos é preciso que haja sensibilização aos praticantes destas atividades e por sua vez, o Estado deve ter a capacidade fiscalizar o cumprimento das normas em vigor.

Deve-se também criar áreas marinhas protegidas para o estudo das espécies e estabelecer regiões de proibição para a criação e o desenvolvimento dos recursos pesqueiros. A pesca ilegal é outro desafio do Estado, os procedimentos e meios existentes usado contra esta atividade é suficiente. O VMS também não é suficiente, pois se tiver um navio que não vem a terra para a descarga do pescado capturado ou quando desliga o equipamento o que torna difícil o seu monitoramento. Quando isto acontece deve-se ter capacidade para intervir abordo destes navios e ter meios complementares para reprimir e punir estes atos.

5. Como avalia a coordenação os praticantes das atividades de pesca com as entidades responsáveis pela fiscalização e o controlo estas atividades?

A colaboração entre os praticantes da pesca e as autoridades é insuficiente, pois precisa-se mais de autoridades aos órgãos funções de fiscalização. Se o sistema de autoridade for fraco, ou seja, sem coordenação e comunicação entre as entidades com funções de fiscalização e os praticantes das atividades de pesca, a atual situação continuará a ser a mesma e vai atrair ainda mais operações ilegais

6. Que impacto haverá nas entidades responsáveis pelas atividades da pesca com a criação de um Sistema de Autoridade Marítima?

R: Vai depender muito de como será implementado este Sistema, porque não basta ter uma estrutura organizacional apenas no papel, tem que se colocar em prática, e os efeitos tanto os positivos como os negativos devem ser notáveis, só assim é que se poderá avaliar os impactos.

Apêndice D – Guião de entrevista ao Dr. Duarte Lynce da Faria

Dr. Duarte Lynce da Faria licenciado em Ciências Militares Navais (Classe Marinha) na Escola Naval e em Direito pela Faculdade de Direito de Lisboa, Mestre em Direito Internacional pela Faculdade de Direito de Lisboa Doutor em Direito Internacional Privado e em Direito Empresarial-Direito Marítimo Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

1. Como descreve o processo do exercício da autoridade do Estado no mar?

R: Os Estados têm jurisdição prescritiva – fazer as leis, e jurisdição de imposição da lei no mar. Para impor a lei no mar são necessários meios humanos e materiais (ver diploma das atividades no mar de 1984) Em conjunto com o mar limpo sofisticado e dispendiosos cuja sustentação é particularmente complexa e fora do alcance das diversas entidades com jurisdição em razão da matéria. Ver o Decreto lei n.º 44/2002, de 2 de março.

2. Quais são os maiores desafios enfrentado pelas autoridades angolanas no exercício da autoridade do Estado no mar?

R: Os maiores desafios são vários, desde a criminalidade, como o narcotráfico, a pesca ilegal, o roubo armado e a imigração clandestina até a poluição marítima. Para acabar com estas atividades é preciso o estabelecimento de uma estrutura operacional flexível – sobretudo o recrutamento de meios e pessoal que podem ser de marinha civis ou militar, estrutura organizacional deve estar muito bem definida liderada por oficiais de marinha. No geral o Estado precisar ter capacidade de controlar o mar e de uma estrutura administrativa para a gestão do mar.

3. O que seria um excelente resultado para a Marinha de Angola no contexto da Autoridade Marítima Nacional?

R: Dotar a Marinha de meios (materiais e pessoal) por forma a defender os interesses do Estado no mar. A Marinha deve ser o suporte base de todas de todas outras entidades em questões relacionadas com funções de guarda costeira, por ser uma entidade cuja seu principal meio de atuação é o mar. O capitão do porto pode ser um militar ou civil flexibilizando alguns lugares que fossem civis, com capacidade de exercer a sua autoridade sobre todas as tarefas de sua competência

4. Como deveriam se enquadrar as entidades angolanas com jurisdição no mar em um sistema da autoridade marítima?

R: Ver o Decreto lei n.º 43/2002, de 2 de março

5. Quais os impactos para Angola se a atual situação no que concerne ao exercício da autoridade do Estado no mar não se alterar?

R: Prolongar por mais tempo o que já se podia resolver, e as consequências são várias, como a escassez das espécies marinha devido a falta de controlo nas capturas do pescado, a criminalidade acentuada no espaço marítima nacional, a poluição marinha e outras taos ilícitas que colocam em causa a integridade e autoridade do Estado no mar.

6. Que impacto haverá nas entidades com jurisdição no mar com a criação de um Sistema de Autoridade Marítima Nacional?

R: Ver o Decreto lei n.º 44/2002, de 2 de março.

7. Que sugestões daria para melhorar o desempenho das autoridades angolanas com competências no mar, no âmbito do exercício da autoridade do Estado no mar?

R: O Estado angolano deve ter uma estrutura organizacional funcional e eficiente, em que de haja coordenação entre as várias entidades com atribuições no mar. Especificar de forma clara em documentos oficiais as funções, áreas os limites das entidades com jurisdição no mar. Capacitar a Marinha de meios (humanos e materiais) para assegurar os interesses do Estado no mar e o cumprimento dos compromissos

assumidos a nível internacional, como a salvaguarda da vida humana no mar, segurança marítima e da navegação, preservação do meio ambiente marinho, etc.

Apêndice E – Guião de entrevista ao representante das Capitania dos Portos

1. Quais os maiores desafios enfrentado pelas autoridades angolanas no exercício de autoridade do Estado no mar?

R: São verificados vários desafios, principalmente no que diz respeito no controlo das atividades económicas realizadas dentro do mar territorial, salientado défice verificado controlo e fiscalização das atividades de pesca, da poluição marítima e e nas margens da conta, da imigração clandestina no norte do país entre outras práticas ilícitas. Esta realidade deve-se a organização neste setor, a Angola é um país com uma longa costa marítima e devido a falta de meios humanos e materiais, torna-se muito difícil o controlo de todo o espaço marítimo nacional.

2. Como avalia o desempenho/coordenação das entidades com jurisdição nos espaços marítimos nacionais?

R: A coordenação entre as entidades com jurisdição no mar na prática não existe, e isto condiciona bastante no controlo das atividades. Nos portos por exemplo nem sempre são verificados a presença do pessoal ligado ao Ministério da Saúde, para o controlo das condições mínimas exigidas de saneamento, e o controlo de doenças aos navios que entram e saem do país. De forma específica ainda tem legislação marítima como tal, mas o Estado (Entidades com atribuições no mar, ministérios ligados ao mar, capitania dos portos e cooperações internacionais) está a desenvolver processos de estratégias para reformas e desenvolvimentos da marinha mercante, portos e outras instituições ligadas ao mar.

Tais estratégias estão a ser desenvolvidas em conformidade legal e com os desafios colocados pela região para impulsionar a diversificação e o desenvolvimento da economia do país, temos de assegurar a coordenação, a orientação, o controle da fiscalização, certificação e da elaboração e regulamento de todas as atividades relacionadas com a marinha mercante, portos e atividades conexas.

3. Quais os impactos para Angola se a atual situação no que concerne ao exercício de autoridade do Estado no mar não se alterar?

4. Que impacto haverá nas entidades com atribuições no mar com criação de um Sistema de Autoridade Marítima envolvendo todas as entidades com jurisdição no mar?

5. Existe coordenação de funções entre a Marinha de Guerra Angolana e o Ministério das Pescas e do Mar em relação a gestão, controlo e fiscalização das atividades de pesca?

6. Tendo em conta a atual situação verificado no Golfo da Guiné e que constitui ameaça para o Estado angolano, existem medidas para fazer-se face a estes acontecimentos?

7. Quais os maiores riscos e ameaças verificados nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional?

R: Os riscos e ameaças são vários, como a imigração ilegal, o tráfico de drogas, a pesca ilegal, o crime organizado, a poluição marítima e tantos outros.

9. Que sugestões daria para melhorar o desempenho das entidades com competências no espaço marítimo nacional?

R: Tornar o subsector como elo de ligação e privilegiado para o crescimento do mercado interno e externo a nível mundial, contribuindo para a inserção competitiva de Angola na economia global.

Aderir, ratificar e implementar em ordem interna as normas internacionais com base na Lei n.º 27/2012, de 28 de agosto, definir políticas para o setor, promover estudos e investigação no domínio da economia marítima.

Promover a formação e qualificação do capital humano nacional para o setor marítimo, e entre outras atribuições identificadas no número 1 do artigo 5º do Decreto-presidencial n.º 328/2014 de 29 de dezembro, que aprova o estatuto Orgânico do IMPA.

Apêndice F – Guião de entrevista a Dra. Maria de Fátima Grilo

Dra. Maria de Fátima Grilo Inspetora do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) de Portugal, teve a oportunidade de trabalhar em missão de serviço África, mas propriamente em Cabo Verde e na Nigéria (país localizado no centro da região do Golfo da Guiné), portanto têm experiência da realidade dos Estados africanos no âmbito das dificuldades vividas no setor marítimo.

1. Quais são os maiores desafios enfrentado pelas autoridades africanas no exercício da autoridade do Estado no mar?

R: A incapacidade de Estados africanos associadas aos escassos recursos humanos e materiais e organização adequada no setor marítimo, suscita vários desafios neste âmbito, principalmente em controlar os seus espaços marítimos e fluviais, o que resulta em várias consequências, desde económicas por falta administração e gestão eficiente dos recursos naturais marítimos, poluição e contaminação marítima até o crescimento da criminalidade nas suas áreas de responsabilidade. No âmbito específico da autoridade do Estado no mar salientamos a seguir, alguns pontos que deve ser levados em consideração:

- Transposição irregular das fronteiras marítimas e fluviais internacionais;
- Chegada de embarcações tradicionais por via marítima com imigrantes que não reúnem requisitos de entrada/indocumentados em situação de irregularidade;
- Cooperação entre entidades/autoridades com competências na zona de domínio público marítimo e zonas fronteiriças;
- Cooperação entre serviços congéneres de países vizinhos na luta contra a criminalidade marítima, como o tráfico de armas e de seres humanos, a pesca ilegal, a imigração clandestina e o contrabando;
- Reforço dos recursos humanos e materiais de vigilância das fronteiras marítimas e fluviais;
- E necessidade de organização no setor marítimo para a gestão dos recursos dentro das capacidades de cada Estado.

2. O que seria um excelente resultado para a Marinha de Angola no contexto da Autoridade Marítima Nacional?

R: Os resultados positivos são vários, considerando que, a Marinha de Angola tenha capacidades necessárias para cumprir com as suas obrigações no mar e suportar os outros organismos com competências no setor marítimo, afim de que, em conjunto e de forma coordenada possam preservar a autoridade e integridade do Estado no mar. Portanto, de um modo geral o Estado poderá;

- Afirmar a Autoridade Marítima Nacional na coordenação de incidentes e de crises no mar e na fronteira marítimo-fluvial;
- Desenvolver um plano de contingência nacional face aos ilícitos marítimo-portuários;
- Promover exercícios de simulação de deteção/interceção e tratamento de ocorrências marítimo-portuárias

3. Como deveriam se enquadrar as entidades angolanas com jurisdição no mar em um sistema da autoridade marítima?

R: o Sistema da Autoridade Marítima (SAM), cujas atribuições, são entre outras, a prevenção e repressão da criminalidade no mar,, tal como, o combate ao narcotráfico, ao terrorismo, à pirataria, à imigração clandestina, ao crime organizado e ao assalto a mão armada, deve adquirir um protagonismo de coordenação nas áreas da segurança (*safety*), proteção (*security*) e defesa do Estado. O SAM tem que se articular horizontalmente com estruturas de outros ministérios, sem sobreposição nem lacunas de competências. Trata-se de um sistema interministerial e multissetorial que visa garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos nacionais e internacionais.

4. Quais os impactos para Angola se a atual situação no que concerne ao exercício da autoridade do Estado no mar não se alterar?

R: vários, salientamos os seguintes:

- Incapacidade do Estado em cumprir com as suas obrigações à nível internacional;
- Aumento da imigração clandestina;

- Aumento do contrabando;
- Aumento da ameaça terrorista;
- Aumento da pesca ilegal;
- Aumento de atos ilícitos: tráfico de estupefacientes e pirataria;
- Aumento da poluição e contaminação do mar;
- Aumento de riscos e ameaças para a segurança marítima e da navegação;
- Ameaça para as plataformas petrolíferas e outras infraestruturas;
- Fragilidades na soberania e jurisdição nacional do Estado.

5. Que impacto haverá nas entidades com jurisdição no mar com a criação de um Sistema de Autoridade Marítima Nacional?

R:

- Melhor e mais eficaz coordenação e interação;
- Complementaridade de funções entre as entidades;
- Maior celeridade de resposta;
- Melhor gestão dos recursos humanos e materiais;
- Uniformidade e harmonização na matriz de resposta a incidentes;
- Aumento da eficácia a nível securitário.

6. Quais são os maiores desafios enfrentado pelas autoridades africanas no contexto da gestão do controlo, fiscalização e monitorização das atividades de pesca?

R:

- Falta de fiscalização e monitorização das atividades de pesca;
- Delapidação dos recursos piscatórios.
- Redução das espécies e da quantidade de peçado.
- Incumprimento de acordos nacionais e internacionais relativos a de pesca.

7. Que sugestões daria para melhorar o desempenho das autoridades angolanas com competências no mar, no âmbito do exercício da autoridade do Estado no mar?

R: Formação de equipas conjuntas para partilha de informação e gestão marítimo-portuária. Criação de grupos de trabalho. Reforço da fiscalização e vigilância

no mar e na fronteiras marítimos-fluviais, mediante patrulhamento, equipamento e recursos humanos especializados. Atividades de ações conjuntas com autoridades marítimas-portuárias dos países vizinhos.

Anexos

Anexo A - Coordenadas Geográfica das linhas de base da República de Angola

(Retirado da Lei n.º 17/2014, de 29 de setembro, anexo II, p. 4270)

(LBN), para o estabelecimento dos limites externos do Mar Territorial (12 milhas náuticas) e dos demais Espaços Marítimos, conforme a lista de coordenadas que constitui o Anexo I da presente Lei, da qual é parte integrante.

2. A figura A representa o traçado da Linha de Base de Angola, desde o Estuário do Rio Lubinga (Massabi), na Província de Cabinda, até a foz do Rio Cunene, na Província do Namibe, e constitui o Anexo II da presente Lei, da qual é parte integrante.

ARTIGO 4.º (Sistema de referência geográfica)

O Sistema Geodésico das coordenadas geográficas utilizado como referência para os pontos das Linhas de Base é o WGS 84 (Sistema Mundial Geodésico).

CAPÍTULO II Disposições Finais

ARTIGO 5.º (Revogação)

É revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente Diploma, designadamente o Decreto-Lei n.º 47.771, de 27 de Junho de 1967.

ARTIGO 6.º (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e as omissões resultantes da interpretação e aplicação da presente Lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 7.º (Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor à data da sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 17 de Julho de 2014.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

Promulgada aos 11 de Setembro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

ANEXO I Linhas de Base da República de Angola (A que se refere o artigo 3.º)

	Longitude	Latitude
Ponto de Apoio LBR #2 (Massabi)	12,015509 E	5,040148 S
Ponto de Apoio LBR #1 (Pta. N'Gelo)	12,143322 E	5,640288 S
linha de base normal	12,145278 E	5,649469 S
linha de base normal	12,151005 E	5,690284 S
linha de base normal	12,151028 E	5,690336 S
linha de base normal	12,151372 E	5,690980 S
linha de base normal	12,168297 E	5,725422 S
linha de base normal	12,168821 E	5,726563 S
linha de base normal	12,171814 E	5,732521 S
linha de base normal	12,176088 E	5,740653 S

	Longitude	Latitude
linha de base normal	12,176098 E	5,740670 S
linha de base normal	12,176106 E	5,740685 S
linha de base normal	12,176115 E	5,740699 S
linha de base normal	12,176880 E	5,741830 S
linha de base normal	12,186354 E	5,752906 S
linha de base normal	12,194215 E	5,762938 S
linha de base normal	12,200611 E	5,771375 S
linha de base normal - limite sul de Cabinda	12,202311 E	5,773593 S
linha de base normal - Ponta Padrão	12,332096 E	6,075681 S
linha de base normal	12,275825 E	6,109212 S
linha de base normal	12,275734 E	6,109334 S
linha de base normal	12,275430 E	6,109789 S
linha de base normal	12,275375 E	6,109897 S
linha de base normal	12,275352 E	6,109951 S
linha de base normal	12,275343 E	6,109978 S
linha de base normal	12,274754 E	6,112194 S
linha de base normal	12,274661 E	6,112613 S
linha de base normal	12,274647 E	6,112695 S
linha de base normal	12,274405 E	6,114248 S
linha de base normal	12,273764 E	6,119881 S
linha de base normal	12,273641 E	6,121090 S
linha de base normal	12,273541 E	6,122884 S
linha de base normal	12,273027 E	6,132511 S
linha de base normal	12,273025 E	6,132954 S
linha de base normal	12,273029 E	6,133035 S
linha de base normal	12,273344 E	6,137709 S
linha de base normal	12,273357 E	6,137831 S
linha de base normal	12,273906 E	6,141314 S
linha de base normal	12,273921 E	6,141394 S
linha de base normal	12,276158 E	6,149184 S
linha de base normal	12,276556 E	6,150288 S
linha de base normal	12,276660 E	6,150558 S
linha de base normal	12,279901 E	6,156317 S
linha de base normal	12,280348 E	6,156999 S
linha de base normal	12,293572 E	6,175750 S
linha de base normal	12,298255 E	6,182569 S
linha de base normal	12,304336 E	6,192086 S
linha de base normal	12,308008 E	6,197628 S
linha de base normal	12,310571 E	6,201467 S
linha de base normal	12,316203 E	6,209830 S
linha de base normal	12,316999 E	6,210986 S

	Longitude	Latitude
linha de base normal	12,325376 E	6,222955 S
linha de base normal	12,327462 E	6,225830 S
linha de base normal	12,337603 E	6,239390 S
linha de base normal	12,338903 E	6,241223 S
linha de base normal	12,345926 E	6,250681 S
linha de base normal	12,356898 E	6,265534 S
linha de base normal	12,367084 E	6,279928 S
linha de base normal	12,369493 E	6,283593 S
linha de base normal	12,376482 E	6,294069 S
linha de base normal	12,379566 E	6,298639 S
linha de base normal	12,388993 E	6,313517 S
linha de base normal	12,403380 E	6,340820 S
linha de base normal	12,405226 E	6,344602 S
linha de base normal	12,412723 E	6,360940 S
linha de base normal	12,417089 E	6,371429 S
linha de base normal	12,419705 E	6,377662 S
linha de base normal	12,422019 E	6,382854 S
linha de base normal	12,425375 E	6,390285 S
linha de base normal	12,427736 E	6,395430 S
linha de base normal	12,431077 E	6,402533 S
linha de base normal	12,431514 E	6,403408 S
linha de base normal	12,434075 E	6,408608 S
linha de base normal	12,440304 E	6,421159 S
linha de base normal	12,444784 E	6,430338 S
linha de base normal	12,449681 E	6,440672 S
linha de base normal	12,452212 E	6,446162 S
linha de base normal	12,455134 E	6,452634 S
linha de base normal	12,457528 E	6,457793 S
linha de base normal	12,461357 E	6,465725 S
linha de base normal	12,465549 E	6,474352 S
linha de base normal	12,467760 E	6,478880 S
linha de base normal	12,469257 E	6,481832 S
linha de base normal	12,477079 E	6,497260 S
linha de base normal	12,481820 E	6,507172 S
linha de base normal	12,486949 E	6,517238 S
linha de base normal	12,497107 E	6,539849 S
linha de base normal	12,499776 E	6,546854 S
linha de base normal	12,502150 E	6,551629 S
linha de base normal	12,502363 E	6,552011 S
linha de base normal	12,505670 E	6,556631 S
linha de base normal	12,507998 E	6,559802 S

	Longitude	Latitude
linha de base normal	12,515797 E	6,570636 S
linha de base normal	12,517755 E	6,573393 S
linha de base normal	12,527612 E	6,587611 S
Ponto de Apoio LBR #3 (Lucata)	12,561353 E	6,661675 S
Ponto de Apoio LBR #4 (N'Zeto)	12,854629 E	7,270422 S
linha de base normal	12,854802 E	7,270668 S
linha de base normal	12,856009 E	7,272216 S
linha de base normal	12,865265 E	7,283627 S
linha de base normal	12,865851 E	7,284384 S
linha de base normal	12,866541 E	7,285191 S
linha de base normal	12,923016 E	7,385178 S
linha de base normal	12,928503 E	7,407434 S
linha de base normal	12,935979 E	7,432272 S
linha de base normal	12,936070 E	7,432545 S
linha de base normal	12,938576 E	7,439717 S
linha de base normal	12,938607 E	7,439804 S
linha de base normal	12,945619 E	7,452509 S
linha de base normal	12,959651 E	7,482112 S
linha de base normal	12,970165 E	7,515089 S
linha de base normal	12,977714 E	7,534091 S
linha de base normal	12,997595 E	7,597940 S
linha de base normal	12,997805 E	7,598525 S
linha de base normal	12,998445 E	7,599588 S
linha de base normal	13,026354 E	7,657590 S
linha de base normal	13,032101 E	7,669738 S
linha de base normal	13,043860 E	7,696611 S
linha de base normal	13,058620 E	7,745010 S
linha de base normal	13,060579 E	7,751814 S
linha de base normal	13,061322 E	7,754227 S
linha de base normal	13,066224 E	7,767665 S
linha de base normal	13,067126 E	7,770305 S
linha de base normal	13,068617 E	7,774150 S
linha de base normal	13,068765 E	7,774507 S
linha de base normal	13,072580 E	7,781454 S
linha de base normal	13,074911 E	7,785574 S
linha de base normal	13,096810 E	7,839884 S
linha de base normal	13,096890 E	7,840110 S
linha de base normal	13,097458 E	7,841324 S
linha de base normal	13,110437 E	7,862590 S
linha de base normal	13,113119 E	7,867280 S
linha de base normal	13,125512 E	7,889909 S

	Longitude	Latitude
linha de base normal	13,125600 E	7,890063 S
linha de base normal	13,150510 E	7,945597 S
linha de base normal	13,150879 E	7,946110 S
linha de base normal	13,178693 E	7,997492 S
linha de base normal	13,187973 E	8,017629 S
linha de base normal	13,208880 E	8,062114 S
linha de base normal	13,213548 E	8,073642 S
linha de base normal	13,262418 E	8,166358 S
linha de base normal	13,264652 E	8,174053 S
linha de base normal	13,264692 E	8,174115 S
Ponto de Apoio LBR #5 (Bingue)	13,294952 E	8,221761 S
Ponto de Apoio LBR #6 (Mussulo)	13,044444 E	8,965646 S
linha de base normal	13,033254 E	8,985149 S
linha de base normal	12,997594 E	9,030258 S
linha de base normal	12,997185 E	9,030781 S
linha de base normal	12,996956 E	9,031116 S
linha de base normal	12,996804 E	9,031431 S
linha de base normal	12,996180 E	9,033207 S
linha de base normal	12,995966 E	9,034208 S
linha de base normal	12,995319 E	9,037553 S
linha de base normal	12,994770 E	9,040988 S
linha de base normal	12,994402 E	9,043732 S
linha de base normal	12,993582 E	9,050039 S
linha de base normal	12,992813 E	9,058481 S
linha de base normal	12,992070 E	9,067079 S
linha de base normal	12,991989 E	9,068527 S
linha de base normal	12,991896 E	9,078273 S
linha de base normal	12,992070 E	9,080845 S
linha de base normal	12,992373 E	9,084891 S
linha de base normal	12,992710 E	9,088469 S
linha de base normal	12,992956 E	9,089597 S
linha de base normal	12,993023 E	9,089869 S
Ponto de Apoio LBR #7 (Mussulo)	12,994615 E	9,095219 S
Ponto de Apoio LBR #8 (Cabo Ledo)	13,194730 E	9,676548 S
linha de base normal	13,194717 E	9,677673 S
linha de base normal	13,196097 E	9,686985 S
Ponto de Apoio LBR #9 (Cabo Ledo)	13,197638 E	9,690998 S
Ponto de Apoio LBR #10 (Cabo São Braz)	13,311645 E	9,979937 S
Ponto de Apoio LBR #11 (Cabo das Três Pontas)	13,530041 E	10,388010 S
Ponto de Apoio LBR #12 (Porto Amboim)	13,719635 E	10,756296 S
Ponto de Apoio LBR #13 (Pta. Quicombo)	13,795834 E	11,343556 S

	Longitude	Latitude
linha de base normal	13,795933 E	11,345437 S
linha de base normal	13,796696 E	11,358054 S
linha de base normal	13,792648 E	11,432033 S
linha de base normal	13,792620 E	11,432184 S
linha de base normal	13,785850 E	11,487371 S
linha de base normal	13,782622 E	11,500542 S
linha de base normal	13,779628 E	11,524853 S
linha de base normal	13,779563 E	11,525282 S
linha de base normal	13,769766 E	11,576969 S
linha de base normal	13,769711 E	11,577448 S
linha de base normal	13,769670 E	11,578173 S
linha de base normal	13,769629 E	11,579705 S
Ponto de Apoio LBR #14 (Pta. Cabeça da Balçia)	13,769670 E	11,580662 S
Ponto de Apoio LBR #15 (Ponta do Egípto)	13,725669 E	11,991424 S
Ponto de Apoio LBR #16 (Ponta São José)	13,201258 E	12,595009 S
linha de base normal	13,198090 E	12,596996 S
linha de base normal	13,191633 E	12,602133 S
linha de base normal	13,190124 E	12,603328 S
linha de base normal	13,167731 E	12,620873 S
linha de base normal	13,167192 E	12,621253 S
linha de base normal	13,159840 E	12,627783 S
linha de base normal	13,158040 E	12,629446 S
linha de base normal	13,150559 E	12,636694 S
linha de base normal	13,150148 E	12,637159 S
linha de base normal	13,149165 E	12,638878 S
linha de base normal	13,078197 E	12,714367 S
linha de base normal	13,077027 E	12,715204 S
linha de base normal	13,075232 E	12,716642 S
linha de base normal	13,041376 E	12,747105 S
linha de base normal	13,035669 E	12,751460 S
linha de base normal	13,034596 E	12,752393 S
linha de base normal	13,017003 E	12,767833 S
linha de base normal	13,015516 E	12,769092 S
linha de base normal	13,006728 E	12,776662 S
linha de base normal	13,005952 E	12,777506 S
linha de base normal	12,986337 E	12,797629 S
linha de base normal	12,944016 E	12,830955 S
linha de base normal	12,943165 E	12,831652 S
linha de base normal	12,942460 E	12,832343 S
linha de base normal	12,940600 E	12,834275 S
linha de base normal	12,940071 E	12,834890 S

	Longitude	Latitude
linha de base normal	12,939667 E	12,835538 S
Ponto de Apoio LBR #17 (Pta. do Luacho)	12,939303 E	12,836227 S
Ponto de Apoio LBR #18 (Pta. da Canhoca)	12,531563 E	13,418282 S
Ponto de Apoio LBR #19 (Pta. da Canhoca S)	12,521150 E	13,451465 S
Ponto de Apoio LBR #20 (Pta. de Santa Marta)	12,419954 E	13,880556 S
linha de base normal	12,419857 E	13,881125 S
linha de base normal	12,417965 E	13,895435 S
linha de base normal	12,417855 E	13,896452 S
linha de base normal	12,402899 E	13,969880 S
linha de base normal	12,401697 E	13,973766 S
linha de base normal	12,400557 E	13,977829 S
linha de base normal	12,399711 E	13,981318 S
linha de base normal	12,362424 E	14,057001 S
linha de base normal	12,362169 E	14,057370 S
linha de base normal	12,361744 E	14,058192 S
linha de base normal	12,361701 E	14,058277 S
linha de base normal	12,361220 E	14,059439 S
linha de base normal	12,358771 E	14,072447 S
linha de base normal	12,355585 E	14,086567 S
linha de base normal	12,353653 E	14,099223 S
linha de base normal	12,353569 E	14,099876 S
linha de base normal	12,353514 E	14,100519 S
linha de base normal	12,332300 E	14,184633 S
linha de base normal	12,332214 E	14,184831 S
linha de base normal	12,332172 E	14,184987 S
Ponto de Apoio LBR #21 (Pta. de São Nicolau)	12,332158 E	14,185228 S
Ponto de Apoio LBR #22 (Pta. Baba)	12,212018 E	14,849241 S
linha de base normal	12,173828 E	14,955814 S
linha de base normal	12,172252 E	14,958408 S
linha de base normal	12,171134 E	14,960557 S
linha de base normal	12,170332 E	14,962750 S
linha de base normal	12,170174 E	14,963337 S
linha de base normal	12,164586 E	14,982367 S
linha de base normal	12,164500 E	14,982711 S
linha de base normal	12,163955 E	14,985849 S
linha de base normal	12,139767 E	15,055320 S
linha de base normal	12,139279 E	15,056237 S
linha de base normal	12,138278 E	15,058403 S
linha de base normal	12,126583 E	15,084323 S
linha de base normal	12,125680 E	15,086072 S
linha de base normal	12,124663 E	15,089196 S

	Longitude	Latitude
linha de base normal	12,118526 E	15,108979 S
linha de base normal	12,117399 E	15,113206 S
linha de base normal	12,112140 E	15,133447 S
Ponto de Apoio LBR #23 (Pta. de Saco Mar)	12,111917 E	15,134730 S
Ponto de Apoio LBR #24 (Praia Azul)	12,056466 E	15,231513 S
Ponto de Apoio LBR #25 (Tombua N)	11,775687 E	15,785498 S
linha de base normal	11,775287 E	15,785738 S
linha de base normal	11,773157 E	15,787630 S
linha de base normal	11,771632 E	15,789394 S
linha de base normal	11,764764 E	15,797726 S
linha de base normal	11,763807 E	15,799269 S
linha de base normal	11,761640 E	15,803476 S
linha de base normal	11,752229 E	15,820225 S
linha de base normal	11,751053 E	15,822504 S
linha de base normal	11,749952 E	15,825214 S
linha de base normal	11,747421 E	15,831455 S
linha de base normal	11,742108 E	15,846413 S
linha de base normal	11,741215 E	15,848896 S
linha de base normal	11,738816 E	15,855536 S
linha de base normal	11,738423 E	15,856658 S
linha de base normal	11,737756 E	15,858600 S
linha de base normal	11,735941 E	15,863945 S
linha de base normal	11,733291 E	15,872299 S
linha de base normal	11,733160 E	15,872730 S
linha de base normal	11,732703 E	15,875001 S
linha de base normal	11,730675 E	15,885026 S
linha de base normal	11,730406 E	15,889087 S
linha de base normal	11,730443 E	15,892202 S
Ponto de Apoio LBR #26 (Tombua S)	11,730592 E	15,893473 S
Ponto de Apoio LBR #27 (Baía dos Tigres N)	11,669750 E	16,543769 S
linha de base normal	11,669405 E	16,545649 S
linha de base normal	11,669215 E	16,548695 S
linha de base normal	11,669186 E	16,549183 S
linha de base normal	11,669068 E	16,551525 S
linha de base normal	11,668950 E	16,554049 S
linha de base normal	11,668950 E	16,554278 S
linha de base normal	11,669308 E	16,558845 S
linha de base normal	11,669661 E	16,560768 S
Ponto de Apoio LBR #28 (Baía dos Tigres S)	11,669725 E	16,561051 S
Ponto de Apoio LBR #29 (Foz do Rio Cunene)	11,751643 E	17,241466 S
linha de base normal	11,750259 E	17,246042 S
linha de base normal	11,749199 E	17,249974 S
linha de base normal - fronteira com a Namibia	11,749193 E	17,250000 S

Anexo B - Coordenadas geográficas dos pontos da plataforma continental de Angola as 200 milhas náuticas ⁴³

No	Longitude (E)	Latitude (S)
51	8° 15' 34,13"	17° 15' 00,00"
52	8° 12' 16,49"	16° 31' 35,76"
53	8° 16' 23,59"	15° 54' 35,21"
54	8° 21' 38,33"	15° 10' 01,81"
55	8° 51' 42,26"	13° 59' 55,93"
56	8° 55' 17,26"	13° 51' 48,42"
57	9° 09' 07,13"	12° 53' 58,20"
58	9° 17' 01,57"	12° 23' 34,26"
59	9° 57' 27,58"	11° 13' 30,14"
60	10° 05' 21,73"	11° 00' 35,42"
61	9° 54' 06,91"	10° 25' 53,65"
62	9° 39' 35,82"	9° 34' 24,67"
63	9° 41' 34,15"	8° 24' 00,97"
64	9° 30' 38,38"	8° 02' 48,66"
65	9° 04' 30,68"	7° 08' 03,12"
66	8° 59' 10,75"	6° 46' 38,64"
67	8° 53' 09,78"	6° 25' 27,05"

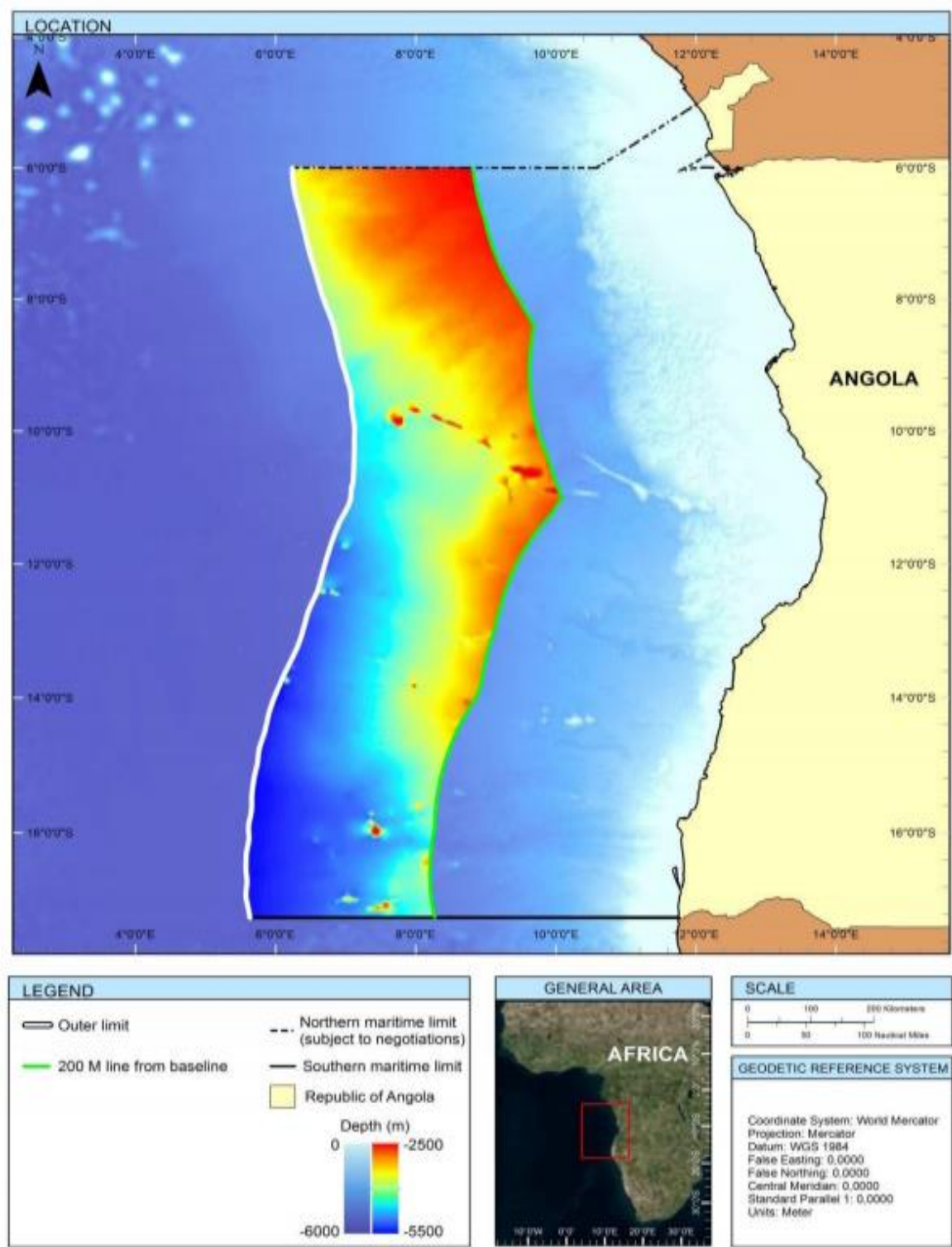
Anexo C - Coordenadas geográficas dos pontos para extensão plataforma continental de Angola até as 350 milhas náuticas⁴⁴

No	Longitude (E)	Latitude (S)
1	5° 37' 50,99"	17° 15' 00,00"
2	5° 36' 11,99"	16° 28' 01,60"
3	5° 41' 17,84"	15° 38' 27,28"
4	5° 51' 36,18"	14° 32' 35,20"
5	6° 27' 33,44"	13° 02' 30,01"
6	6° 40' 36,34"	12° 15' 06,62"
7	6° 52' 13,26"	11° 34' 47,14"
8	7° 17' 40,85"	10° 38' 01,46"
9	7° 09' 04,50"	9° 54' 43,60"
10	7° 06' 02,41"	8° 55' 24,92"
11	6° 40' 07,43"	7° 52' 12,79"
12	6° 37' 12,22"	7° 42' 01,94"

⁴³ Retirado da Carta de Informações Preliminares para o pedido de extensão da plataforma continental de Angola além das 200 milhas náuticas, 2009, p. 2.

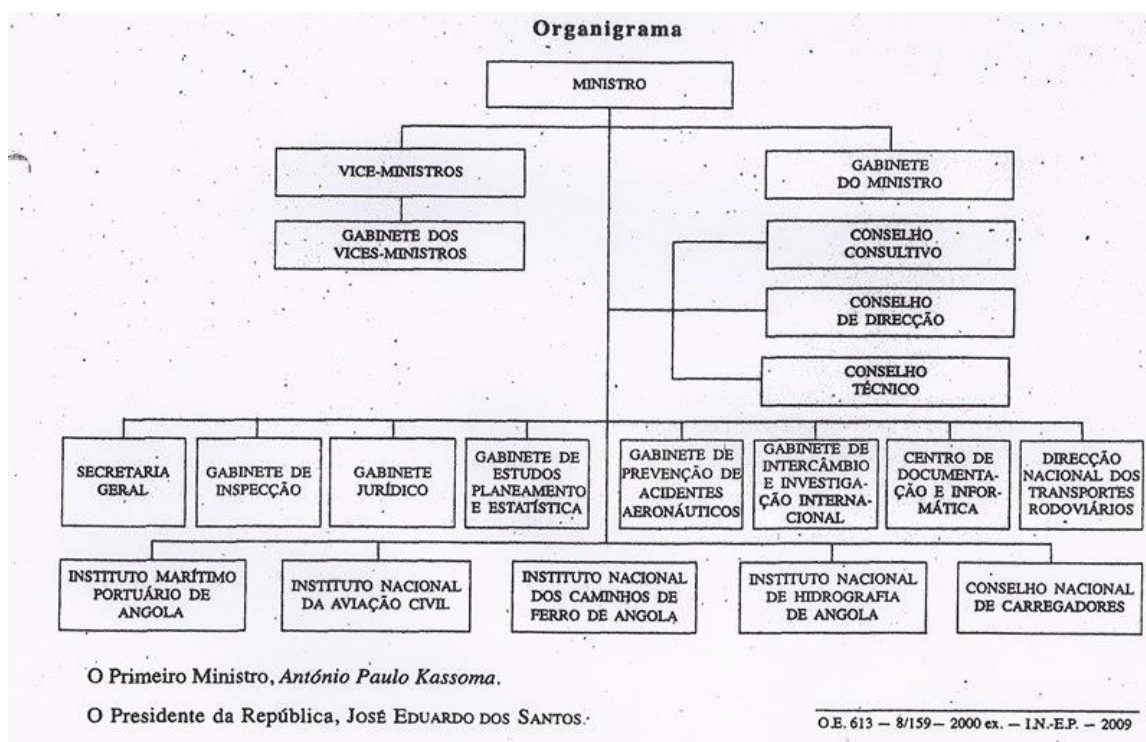
⁴⁴ Ibidem, p. 3.

Anexo D - Extensão da plataforma continental de Angola além das 200 milhas náuticas⁴⁵



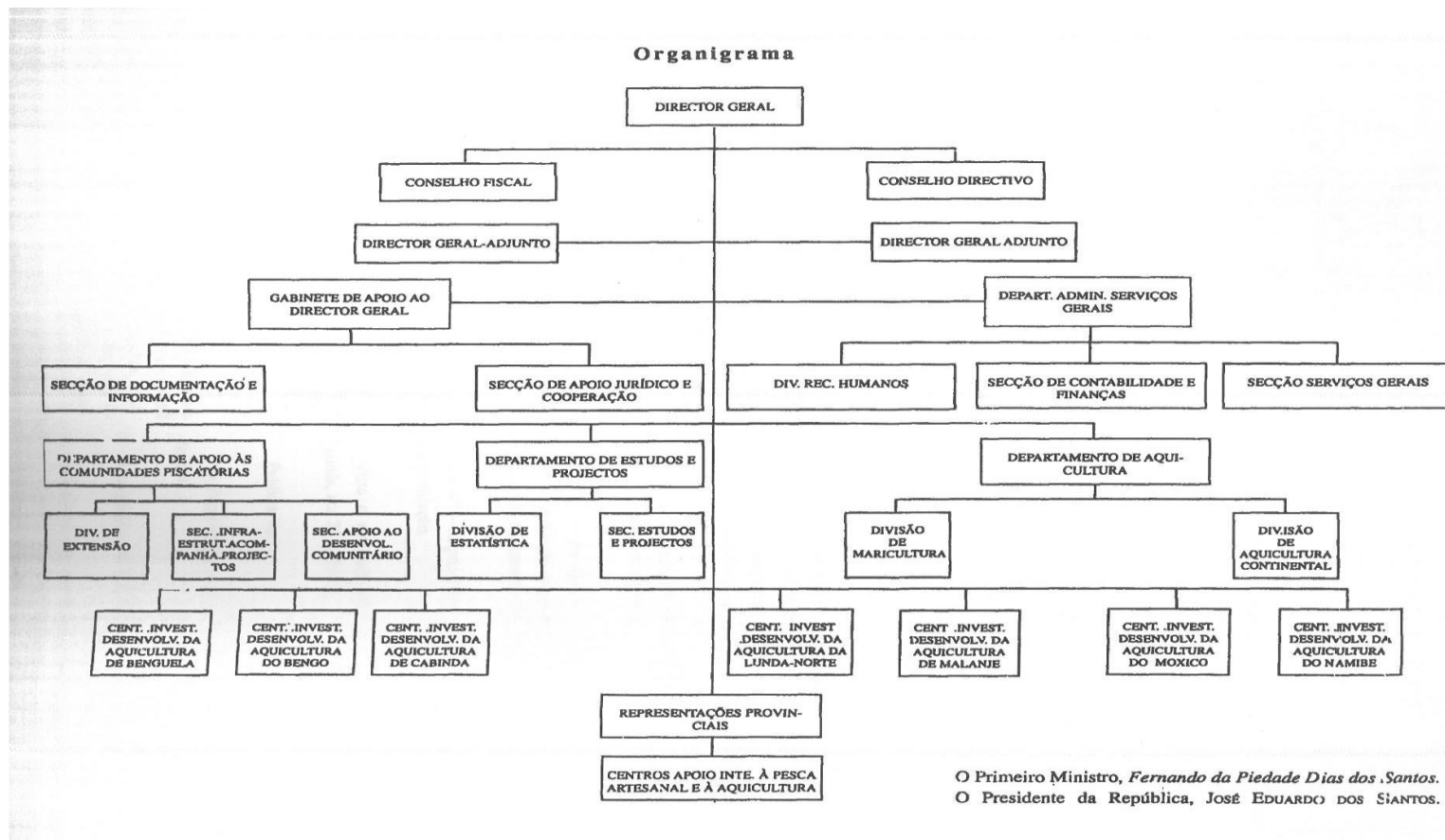
⁴⁵ Retirado do Relatório do pedido de extensão da Plataforma de Continental de Angola além das 200 milhas náuticas, p. 12.

Anexo E - Organograma do Ministério dos Transportes⁴⁶



⁴⁶ Retirado do Decreto-Lei n.º 1/2005, de 17 de setembro, p. 84.

Anexo F – Organigrama do IMPA⁴⁷



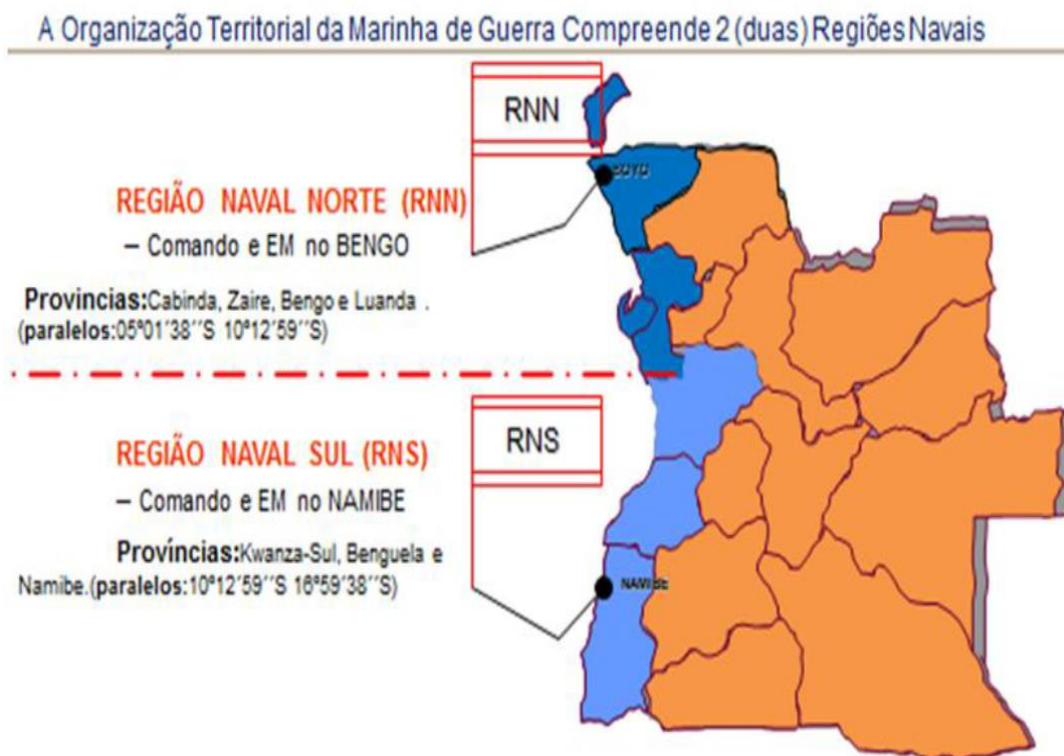
⁴⁷ Retirado do Decreto n.º 66/2007, de 15 de agosto, p. 1427.

Anexo G - Meios navais deixados pela Marinha Colonial⁴⁸

Tipo navio/ embarcação	Nome da Classe	Deslocamento	Velocidade máxima	Armamento (calibre)	Efetivo
Navio de Patrulha Costeira (NPC)	“Júpiter”	45 ton	20 nós	---	2
Navio de Patrulha Costeira (NPC)	“Pollux”				2
Lancha de Fiscalização Costeira (LFC)	“Argus”	210 ton	18 nós	2 Bofors peça 40 mm	4
Lancha de Fiscalização Costeira (LFC)	“Bellatrix”;	35 ton	15 nós	1 Oerlikon peça 20 mm	6
Lancha de Desembarque Grande (LDG 100)	“Alfange”	480 ton	10,5 nós	2 Oerlikon peça 20mm	2
Lancha de Desembarque Média (LDM 400)		59 ton	9 nós	2 Oerlikon peça 20mm	2
Lancha de Desembarque Pequena (LDP 300)		18 ton	12 nós	2 MG 42 7,6 mm	3
Navio hidrográfico	“Carvalho Araújo”	450 ton	12 nós	----	1

⁴⁸ Retirado de (Soares, 2012), citado por (Santos, 2014, p. 9).

Anexo H – Organização Territorial e Administrativa da MGA⁴⁹



Anexo I – Região de Busca e Salvamento Marítimo de Angola⁵⁰



⁴⁹ MGA (2018)

⁵⁰ Retirado no Decreto-presidencial n.º 89/2016, de 21 de abril, Anexo I, p. 1563.